



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298292

xx
434

Les

Die Kanalisierung

von

Leine, Aller und Weser

in ihrer

volkswirtschaftlichen Bedeutung

für

Handel, Landbau und Industrie

von

v. Stolzenberg-Ettmerßen.

F. Nr. 2000

Motto:

„Ein Volk, welches in hoher Kultur steht
hat auch eine gute Wasserwirtschaft.“

Worte Kaiser Wilhelm II.



Hannover und Leipzig.

Hahn'sche Buchhandlung.

1895.

L. V.

XX
434

Handwritten vertical text, likely a library accession or inventory number.

Die Annahmeförderung

Feine Zelle und Wicker

gesellschaftlichen Bedeutung

Gabel, Banden und Zehnerte

Dr. Stolteberg-Kuttner



1131545

Akc. Nr. 3241/50

Vorwort.

Als im Jahre 1891/92 die Königliche Staatsregierung den Entschluß gefaßt hatte, die untere Leine und Aller zu kanalisieren, um von dem Hafenplatze Bremen bis zur Großstadt Hannover eine fahrbare Wasserstraße zu bilden, durch welche eine Verbilligung des Gütertransportes von der Meeresküste nach dem Binnenlande und umgekehrt erreicht werden sollte, da lebte man in den Stromthälern der Hoffnung, daß die Kanalisierung der Flüsse durch Wehr und Schleusen nicht allein zum Segen von Handel und Industrie, sondern auch zum Segen des Landbaues, also im Interesse unserer Volkswirtschaft zur Durchführung kommen würde.

Die Vermessungen und Voruntersuchungen haben stattgefunden, über die Resultate dieser Untersuchungen hat das interessierte Publikum nie Auskunft erhalten, die ganze Arbeit ist im wahren Sinne des Wortes tot geschwiegen.

Die Gruppe, welche die Erbauung des Rhein-Elbe-Kanals auf ihre Fahne geschrieben hatte, scheint diesen Vorgängen nicht fern zu stehen. Die Hoffnung, die Erbauung des Rhein-Elbe-Kanals schon in den nächsten Jahren in Angriff nehmen zu können, schien im Jahre 1893 der Verwirklichung nahe. Opferwillig und rührig hatten die Freunde des Mittellandkanals Hunderttausende aus Privatmitteln zusammengebracht, um an ihr Ziel zu gelangen. Diesen Thatsachen gegenüber trat die Frage in den Vordergrund, mit welchem Wasser die große Wasserhaltung des Mittellandkanals in ihrer riesigen Ausdehnung von 275 Kilometer gespeist werden soll. Es war längst bekannt, daß die Leine der einzige Fluß war, den man seiner Höhenlage nach in die große Wasserhaltung des Mittellandkanals einleiten konnte.

Es wurde ferner bekannt, daß der Regierungs- und Baurat Messerschmidt einen Zweigkanal nach Coldingen und Hildesheim projektiert habe, um dadurch die Einleitung des Leinewassers in den Rhein-Elbe-Kanal zu ermöglichen.

Die Speisung des riesigen Kanalwasserbeckens, welches mehr als 11 Quadratkilometer Flächenraum enthält, würde bei niederem Wasserstande

das gesamte Leinewasser verschluckt haben. Diesen Ausichten gegenüber konnten die Bewohner des Aller- und Leinethales nicht ruhig bleiben. Im Februar 1894 traten daher etwa 60 Grundbesitzer aus dem Leinethale zusammen und beschloffen, zur Verteidigung ihrer Wasserrechte dem Kanalverein gegenüber einen Stromverein zu bilden. Die Bewohner des Allertales traten diesem Beschlusse in einer drei Monate später stattfindenden Versammlung zu Ablden bei und beschloffen, auch ihrerseits die Wasserrechte gleichzeitig mit den Anwohnern der Leine zu verteidigen.

Inzwischen trat ein neues Moment hervor, die Bewohner der Stromthäler auf die Verteidigung ihrer Wasserrechte Bedacht nehmen zu lassen.

Die Regierung hatte den Entwurf eines neuen preussischen Wassergesetzes ins Land hinausgeschickt, um den am Wasserrechte beteiligten Personen und Korporationen Gelegenheit zu geben, ihre Interessen zum Ausdruck zu bringen.

Dies Gesetz verstaatlicht das Wasser und die Wasserrechte. Es schreitet vorwärts auf den Bahnen der staatlichen sozialen Bewegung. Es ist der Vorläufer für eine demnächst folgende Verstaatlichung des Grundbesitzes. Die Bauern der Stromthäler, welche zunächst dadurch getroffen werden, müssen geschlossen Front gegen ein Gesetz machen, das die gesetzliche Grundlage dafür legt, das Wasser der Ströme und Flüsse in die Binnenlandkanäle abzuleiten, wodurch die Interessen der Stromthalbewohner rücksichtslos weiter geschädigt werden. Erst dann, wenn eine Kanalisierung der Flüsse durch Wehr und Schleusen ins Leben gerufen ist, kann von einer Entnahme von Stromwasser für die demnächst zu erbauenden Binnenlandkanäle die Rede sein.

Der Anregung dieser Ziele ist die nachfolgende Arbeit gewidmet.

Einleitung.

Ziel der deutschen Volkswirtschaft im kommenden Jahrhundert.

Raum ein halbes Jahrzehnt trennt uns vom Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts. Die hinter uns liegende Zeit hat die Menschheit auf eine höhere Stufe wirtschaftlicher Kultur gebracht.

Durch die Benutzung der Dampfkraft und der Elektrizität sind große maschinelle Arbeitskräfte und ein ganz neuer Weltverkehr ins Leben gerufen. Die Bodenproduktion, die zu Anfang unseres Jahrhunderts noch als wichtigster wirtschaftlicher Faktor zur Geltung kam, ist in den Hintergrund gedrängt. Deutschland beginnt, ein Handels- und Industriestaat zu werden und hat sich zugleich zur vorherrschenden Militärmacht in Europa entwickelt.

Im Zentrum des europäischen Kontinents gelegen, fällt ihm die Aufgabe zu, das Gleichgewicht unter den Völkern und den Frieden in Europa zu erhalten. Bleibt Deutschland dieser Aufgabe gewachsen, wenn es sich als Industriestaat weiter entwickelt und die Bodenproduktion als nebensächlichen Faktor hintenanstellt? Diese Frage ist mit Nein zu beantworten. Bei einer Nation, wie die deutsche, die in Rücksicht auf ihre geographische Lage, wie auf die gesamte politische Konstellation gezwungen ist, in einer starken militärischen Rüstung zu bleiben, bildet die eigene Bodenproduktion, vor allem im Kriegsfall, die wichtigste Existenzfrage. Bei einem andauernden Kriege, wo die aus Handel und Industrie fließenden Quellen versiegen, müssen wir eine nachhaltige Reserve auf volkswirtschaftlichem Gebiete besitzen. Brod zur Nahrung, Eisen zur Wehre, Kasse zum Streit müssen wir in den eigenen Grenzmarken finden. Die Landbau treibende Bevölkerung und die landwirtschaftliche Produktion bilden den Festpunkt für die Erhaltung eines monarchischen Staates mit hoher militärischer Entwicklung, wie Deutschland es ist.

Unsere industriellen Fortschritte haben Arbeitermassen und eine ihr nahestehende städtische Bevölkerung erzeugt, die, losgelöst von dem konservativen Interesse des Rechtes des Staates und dem historischen Grundgedanken des Deutschtums, dem Internationalismus verfallen ist. Hier treffen wir in unserem inneren Volksleben auf Gegensätze, von denen wir

uns sagen müssen, der offene Schaden am Leibe unseres Volkes, der Sozialismus, er muß mit seinen verderblichen Wucherungen abgeschlossen werden, um geheilt werden zu können, oder das Germanentum wird in einer nicht zu fernen Periode zerfallen, ohne seine Mission unter den europäischen Völkern erfüllt zu haben.

Das Gegenmittel gegen den Sozialismus besteht in der Interessenscheidung der sozialistischen Arbeiterbevölkerung von dem deutschen Bauernstande und der gesamten Landbau treibenden Bevölkerung. Der Damm, der hier die Sturmflutwelle des Sozialismus brechen kann und wird, findet seinen Halt in der Hebung der Bodenproduktion und dem daraus hervorgehenden Wohlergehen des Landbau treibenden Volkes.

Die volkswirtschaftliche Politik Deutschlands hat für die kommende Periode nur dieses eine feste Ziel im Auge zu behalten und mit allen zu Gebote stehenden Mitteln anzustreben. Die Bebauer des deutschen Bodens sind die Hüter der deutschen Erde, der deutschen Sitte und des deutschen Rechtes.

Dieses Bollwerk muß stark erhalten bleiben, der deutsche Landbau muß als wirtschaftlicher Produktionsfaktor bei der jetzigen Kulturentwicklung dem Handel und der Industrie ebenbürtig zur Seite treten. Die Industrie, soweit sie die Bedürfnisse der deutschen Nation deckt, ist und wird zu allen Zeiten eine Notwendigkeit für unser Volk sein.

Es liegt uns fern, die Bedeutung der Industrie bei der Kulturentwicklung der Menschheit für unser Volk verkennen zu wollen.

Die Industrie, die für den Export nach dem Auslande arbeitet, hört aber in ihrer Existenzberechtigung auf, sobald das Ausland, für das wir arbeiten, selbst industriell wird und damit der Austausch der Industrieartikel mit demselben aufhört. Rußland macht gewaltige industrielle Fortschritte. Amerika, an das unsere Industrie bedeutend exportieren konnte, macht uns bereits auf industriellem Gebiete in manchen Artikeln erhebliche Konkurrenz und schädigt durch Ausnahme-Schutzölle, wie jetzt der deutschen Zuckerindustrie gegenüber, unseren Export. Ja, selbst Japan und China fangen an, sich industriell zu entwickeln. Diese industrielle Entwicklung steht ja im Zusammenhange mit dem über die Erde sich ausbreitenden Eisenbahn- und Dampfschiffsverkehr, der die Industrie da hinüber trägt, wo er Material und Arbeitskraft finden kann.

Wir dürfen daher die wirtschaftliche und nationale Existenz unseres Volkes nicht mit der Existenz unserer für das Ausland arbeitenden Industrie vergleichen, müssen vielmehr den Welthandel und die eigene Bodenproduktion ausbeuten. Die Wege dazu zu suchen, das ist die Aufgabe jedes deutschen Patrioten, es soll auch die Aufgabe dieser Arbeit sein, in der wir untersuchen wollen, wie wir durch die Kanalisierung unserer Ströme

unsern Handel, unsern Landbau und in dritter Linie unsere Industrie heben und fördern können. Die Forderung, die wir hier stellen, die Kanalisierung der kleineren und mittleren schiffbaren Ströme, steht auf der Höhe unseres gesamten volkswirtschaftlichen Interesses, in ihr können unsere wirtschaftlichen Produktionsfaktoren, Landbau, Handel und Industrie gleichmäßig zur Geltung kommen. Das geschieht bei der jetzt angestrebten Schöpfung von Binnenlandkanälen nicht. Dieselben dienen im Wesentlichen nur der Industrie und dem Bergbau. Dagegen ist in der Kanalisierung der Flüsse durch Ausnutzung des Stromwassers ein praktischer Hebel zur Erhöhung der Bodenproduktion gegeben.

Wir wollen dies hier in einem konkreten Falle bei der angestrebten Kanalisierung der Leine, Weser, Aller nicht sowohl vom spezifisch landwirtschaftlichen, sondern auch vom allgemeinen volkswirtschaftlichen Standpunkte untersuchen.

Geschichtliche Entwicklung des deutschen Binnenhandels in seinen durch unsere Ströme angezeigten Richtungen.

Die kulturelle Entwicklung und das damit verbundene Wachstum des Menschengeschlechtes hat an den Orten ihre Pflanzstätte gefunden, wo große Ströme, geschützte zugängliche Meeresküsten, wo der Austausch der Erzeugnisse durch den Schiffsverkehr ermöglicht wurde. Die Geschichte der alten Welt zeigt uns dieses in Babylonien, Ägypten, Phönicien, Kartago und endlich in dem die alte Welt beherrschenden Rom. Die Wiege des alten Germanentums finden wir in dem sagenumwobenen meerumspülten Tule, dem Chersonesus Cimbricus und der Inselwelt, die beide verbindet.

Dieses Nordgermanentum drang den großen deutschen Strömen entlang in Deutschland vor. Die großen deutschen Ströme wurden für das Deutschtum die Adern, durch welche Handel und Verkehr den Pulsschlag für die Kulturentwicklung des Volkes ins Leben rief.

Der Vater Rhein war der Weg, auf dem das Germanentum nach dem Süden geführt wurde. Der Main und die Donau zeigten die Wege nach Südosten. Die Weser bildete die Wasserstraße nach Mitteldeutschland. Die Elbe und die Oder waren die großen Zuwege nach dem deutschen Nordosten. Von der Nord- und Ostsee aus führten sie bis zum böhmischen und schlesischen Binnenlande. Die einzige lange Meeresküste, die Deutschland an den Gestaden der Nord- und Ostsee besitzt, wird gleichsam durch die Ströme, die ihr zufließen, mit dem Binnenlande eng verbunden, und fragen wir uns, ist es heute anders? so zeigen sich vom handelspolitischen Standpunkte aus im ersten Drittel unseres Jahrhunderts noch dieselben unveränderten Verhältnisse bezüglich unserer Handelswege. Die Seeschiffahrt und die Seehäfen, die Stromschiffahrt und die Handelsstädte am Ufer der Ströme bilden die Zentren im deutschen Handels- und Verkehrsleben.

In den folgenden drei Dezennien, welche wir als die erste Schöpfungsperiode der Eisenbahnen ansehen dürfen, entwickelt sich ein Umschwung in den alten Verkehrs- und Handelsverhältnissen des deutschen Binnenlandes, wie ihn die Geschichte des Handels und Verkehrs seit der kulturellen Entwicklung des deutschen Volkes auf der Erde nicht großartiger zu verzeichnen gehabt hat.

Die Dampfkraft entwickelte sich auf den Schienenwegen des Festlandes, auf dem Dzean und auf den Wasserbahnen der großen Ströme. Die letzten drei Dezennien mit ihren elektro-magnetischen Erfindungen vollendeten auf dem Gebiete von Handel und Industrie diese großartigen Neugestaltungen, die dazu führten, daß der Güterverkehr des deutschen Binnenlandes auf dem Wasserwege kaum ein Drittel der gesamten Güterverschiebung noch umfaßt. Dieser Güterverkehr, den die deutschen Binnenwasserwege noch heute, vor allem auf den großen Strömen, den Eisenbahnen gegenüber bewahrt haben, liegt eben in der Richtung von Nord nach Süd oder von Nordwest nach Südost.

Die Güterbewegung von Osten nach Westen ist, mit Ausnahme der Kanalverbindung, welche Berlin mit der Oder verbindet, allein den Schienenwegen zugefallen, soweit dieselbe sich nicht in den Händen der Seeküsten-schiffahrt von den Ostsee- nach den Nordseehäfen und umgekehrt befand. In dieser Güterbewegung an den deutschen Meeresküsten wird nun aber mit Abschluß unseres Jahrhunderts durch die Anlage des Nord-Ostsee-Kanals wiederum ein Umschwung stattfinden, da die Güterbewegung durch Verkürzung und Verbilligung des Seeweges eine Veränderung erleidet, die den Handelsverbindungen zwischen den Nord- und Ostseehäfen vorwiegend günstig sein wird.

Die neue Schaffung des Dortmund-Emshäfen-Kanals (kanalisierte Ems) wird die Güterverschiebung auf dem Wasserwege von Memel, Königsberg und Danzig nach dem westfälischen Industriebezirken wesentlich verbilligen, namentlich dann, wenn dieser Wasserweg mit dem Rheine in Verbindung gesetzt werden sollte.

Fast drei Viertel des Güterverkehrs und fast der ganze Personenverkehr werden jetzt von den Eisenbahnen bewältigt.

Die früher nie geahnte Entwicklung unseres Handels und Verkehrs und die daneben empor wachsende Industrie hat die Deutschen in der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts von einer Ackerbau treibenden Nation anscheinend zu einem Handels- und Industrievolke umgestaltet.

Vereinigung der volks- und staatswirtschaftlichen Interessen bei der Kanalisierung der Ströme, gegenüber der Neuerbauung von Binnenlandkanälen.

Bei dieser großartigen Umwälzung der gesamten wirtschaftlichen und der damit verbundenen Verkehrsverhältnisse hat sich fast unbemerkt eine tief einschneidende Veränderung auf dem Gebiete des Güterverkehrs vollzogen, die darin besteht, daß verschiedene deutsche Mittelstaaten und zuletzt der

deutsche Großstaat Preußen sich in Besitz des deutschen Eisenbahnnetzes gesetzt haben.

Bis zu diesem Momente war die Güterverfrachtung, sowohl auf den Wasserstraßen, wie auf den Eisenbahnen, in den Händen von Privaten oder Gesellschaften. Dadurch, daß die deutschen Staaten aber als Eisenbahnbesitzer die Güterverfrachtung in die Hand bekommen haben, ist das allgemeine volkswirtschaftliche Interesse nicht mehr von dem staatswirtschaftlichen Interesse zu trennen. Die staatswirtschaftlichen Interessen haben sich gleichsam die volkswirtschaftlichen Interessen damit dienstbar gemacht. Der Staat hat seine Hand auf Handel und Verkehr gelegt, um bei der kulturellen Entwicklung der Gegenwart von Handel, Verkehr und Industrie und von ihrer Interessenverwaltung nicht erdrückt zu werden. So viel man auch gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Deutschland eingewandt hat, so ist es trotzdem unverkennbar, daß, da bei uns im Deutschen Reiche die volks- und staatswirtschaftlichen Interessen nicht neben einander herlaufen können, sondern in engster Wechselbeziehung zu einander stehen, die Verstaatlichung der Eisenbahnen von diesem Standpunkte aus zu einer unabwiesbaren Notwendigkeit geworden ist. Die Überführung der Eisenbahnen aus dem Privat- in den Staatsbesitz ist freihändig ohne Rechtsbrüche, ohne den Druck der Staatsgewalt vor sich gegangen. Der Staat Preußen kann auf diesen Rechtsakt mit Befriedigung zurücksehen.

Nun muß aber der Staat die Verzinsung der riesigen Kapitalien, die in den Eisenbahnen angelegt sind, zunächst ins Auge fassen.

Die Bedürfnisse des Staates erfordern aber sogar mehr, als alleinige Verzinsung resp. Amortisation der Anlagekapitalien.

Der Staat verlangt zur eigenen Erhaltung einen Rentenüberschuß aus den Gesamt-Erträgen der Staatsbahnen. Diesen Rentenüberschuß können wir einfach als eine Handels- und Verkehrssteuer bezeichnen, die bei den großen Anforderungen, die ihrerseits Handel und Verkehr an den Staat machen, als eine vollberechtigte angesehen werden darf.

Bis zu welcher Höhe die auf diese Weise geschaffene indirekte Verkehrssteuer gehoben werden kann, um das Wachstum des Volksvermögens nicht zu beeinträchtigen, das ist eine Staatsfinanzfrage und ein volkswirtschaftliches Problem, welches mit dem Wachstum oder Niedergang unserer nationalen Volksentwicklung wiederum in engster Wechselbeziehung stehen wird. Das Ziel, welches hier vom volks- und staatswirtschaftlichen Standpunkte angestrebt werden muß, gipfelt darin, die Güterproduktion unseres Volkes in der Weise zu fördern, daß durch dieselbe die kulturelle Entwicklung und die äußere Machtentfaltung dauernd gesichert erscheint. Wenn wir uns auf den Boden dieser Thatsache stellen, nach welcher die ganz überwiegende Menge der deutschen Eisenbahnen sich im Besitz der deutschen

Staaten befinden, und wenn wir die, beim Betriebe der Bahnen gezeigten notwendigen Ziele festhalten, so stellt sich dem gegenüber die ganz natürliche Frage, welche Politik beim Betriebe der Wasserstraßen, namentlich dann, wenn es sich um Erweiterung und Verbesserung der Strom- oder Kanalschiffahrt handelt, eingeschlagen werden soll. Die Freiheit der Schiffahrt ist auf fast allen deutschen Strömen durch Staatsverträge festgestellt.

In einer Anzahl von Kanälen wird ein geringes Tonnengeld erhoben, das nach den Mitteilungen des Geh. Regierungsrats Ulrich im preussischen Staate etwa zwei Millionen ausmacht, das also nicht entfernt imstande ist, die Unterhaltungskosten für die Wasserwege zu decken, daß somit von einer Verzinsung der Anlagelkosten überall nie die Rede hat sein können.

Es kommt hinzu, daß die Güterbeförderung auf den Wasserstraßen nicht in staatlichem Besitze ist, sondern in den Händen von Privatgesellschaften liegt und daher dieser Betrieb sich in den allermeisten Fällen als eine Konkurrenz der Staatsbahnen erweist. So ist es unverkennbar eine zu weit gehende Forderung von Handel und Industrie, wenn sie eine Vertiefung der Ströme und eine Ausdehnung des Kanalnetzes auf Staatskosten verlangen.

Wir stehen auf dem Standpunkte, daß die Aufrechterhaltung der Staatsverträge und der freien Stromschiffahrt, so wie sie bisher bestanden hat, als altes bestehendes Recht nie umgestoßen werden kann und darf.

Daß der Staat, wenn er eine Kanalisierung der Flüsse vornimmt durch Vertiefung der Stromrinne, der Stromschiffahrt große Vorteile gewährt, dann berechtigt ist, die Schiffahrt in der Weise zu besteuern, daß die Anlagelcapitalien oder ein Teil verzinst oder amortisiert werden können, darüber kann wohl kaum ein Zweifel herrschen.

Bei der Erweiterung des Kanalnetzes würden dieselben Gesichtspunkte ins Gewicht fallen. Entziehen die neu erbauenden Kanäle den Staatsbahnen die Frachten, schmälern sie somit die Rente, die der Staat berechtigt ist, aus den Staatsbahnen zu ziehen, so wäre die Erbauung solcher Kanäle für den Staat ein selbstmörderisches Unterfangen, das weiter nichts bedeutet, als eine Vergeudung der Arbeitskraft und des Staatsvermögens.

Hier haben die Bahnen den neu erbauenden Wasserwegen gegenüber das Prioritätsrecht. Werden die Staatsbahnen durch die Binnenlandkanäle ertraglos gemacht, so daß die Eisenbahnrente durch den Güterverkehr auf den Kanälen geschmälert wird, so hat der Staatshaushalt einen Ausfall zu verzeichnen, der allerdings dem Handel und der Industrie zu gute kommt, der aber von den übrigen Steuerzahlern in irgend einer anderen Form aufgebracht werden muß.

Durch die gründliche und klargehaltene Arbeit des Geheimen Regierungsrats Ulrich, „Staffeltarife und Wasserstraßen, Berlin 1894, Verlag von Julius Springer“, sind glücklicherweise in diesen Fragen durch klar beweisende

Zahlen dem volkswirtschaftlichen sogenannten Liberalismus die Wege verlegt worden.

Anmerkung.

Die großen Summen, welche die Anlage von Kanälen oder Schlepfbahnen in dem Umfange erfordert, in welchem sich das Bedürfnis nach billigen Massentransporten geltend macht, und ferner die bedenkliche Gefährdung der Rentabilität der bestehenden Bahnen durch solche Auslagen läßt es durchaus notwendig erscheinen, vor deren Ausführung ein jedes Mittel zu versuchen, welches die Erreichung des gewünschten Zweckes mit minderen Kosten und auf einem weniger bedenkliche Konsequenzen befürchten lassenden Wege in Aussicht stellt. Als ein derartiges Mittel muß aber unbedingt die Einführung von Schleppezügen auf den bestehenden Bahnen unter den angedeuteten Bedingungen angesehen werden. Dieser Weg gewährt dabei vor der Herstellung neuer Verkehrslinien noch den großen Vorteil, daß der Schleppebetrieb den wachsenden Bedürfnissen entsprechend allmählich entwickelt werden kann, ja es ist sogar, sofern die Bildung eines Konsortiums an dem mit der Beschaffung des Wagenparks verbundenen Risiko scheitern sollte, nicht ausgeschlossen, daß letzterer vorläufig von Wagenleihanstalten gemietet und seine Instandhaltung von der Bahngesellschaft bewirkt wird. Die Beschaffung eigener Wagen- und Reparaturwerkstätten für dasselbe kann alsdann bis zu der Zeit verschoben werden, wo die Erfahrung die solide Grundlage des Geschäfts bewiesen hat.

Das finanzielle Geschäft, welches die Bahnverwaltung mit der Beförderung von Zügen zu den in unseren auf Seite 59 angegebenen Preisen macht, muß umso mehr als ein überaus lohnendes bezeichnet werden, als die der Berechnung jener Tabelle zu grunde gelegten Selbstkostenpreise mit 0,782 Pfg. pro Nutzentonnenkilometer bei Transporten nach nur einer Richtung der Bahn hin aus den bereits mehrfach angegebenen Gründen bedeutend zu hoch gegriffen erscheinen. Jener Preis bei Beförderung der Kohle in Wagen des Konsortiums entspricht nämlich einen solchen von 0,878 Pfg., sofern die Wagen von der Bahn gestellt werden. Dieser Ausgabe gegenüber hat v. Borries durch direkte Berechnung die Selbstkosten zu nur 0,69 Pfg. pro Nutzentonnenkilometer für Massenverkehr in geschlossenen Zügen und auf weite Entfernungen hin gefunden. Legt man diesen letzten, der Wahrheit wahrscheinlich weit näher als unsere Zahl kommenden Selbstkostenpreis der weiteren Rechnung zu grunde, so stellt sich bei Einhebung eines Tariffasses von 1,7 Pfg. pro Nutzentonnenkilometer das Verhältnis der Einnahme zur Ausgabe wie 100 zu 40,6.

Der sehr erhebliche, in unserer Tabelle allerdings durch weitaus zu ungünstige Annahmen für die Kosten von Rücktransporten nicht genügend zum Ausdruck gekommene Einfluß von Rückladungen auf die Verminderung der Selbstkosten des Transports läßt den hohen Wert von Rückladungen sowohl für das Konsortium als auch für die Bahnverwaltung deutlich erkennen.

Wenngleich es voraussichtlich unüberwindliche Schwierigkeiten verursachen wird, überall für umfangreiche Rücktransporte zu sorgen, so dürften doch solche in manchen Fällen, wenn auch stellenweise vielleicht nur zu niedrigen Tarifen als für die Haupttransporte, zu erreichen sein. Führt eine Bahn nach einer Hafenstadt, so kann unter anderem eine Rückladung von Schlick (Schlamm) vorteilhaft werden, der dort sehr häufig fast umsonst zu haben ist und besonders für sandigen Boden einen hohen Kulturwert hat. Bei Anwendung von eisernen Kohlenwagen, die weder teurer noch schwerer ausfallen als hölzerne, und bei einer späteren Reinigung der Wagen auf den Kohlenzechen, welche bei dem dort stets reichlich vorhandenen Wasser leicht zu bewirken ist, verursacht eine Rückbeladung der Züge mit Schlick keine besonderen Schwierigkeiten. Außer Schlick dürften Eisenerze, welche für die westfälischen Hüttenwerke vielfach vom Auslande bezogen werden, sich gut zu Rückfrachten eignen.

Es erscheint als unzweifelhaft, daß nicht nur manche bis jetzt nicht versendungs-fähige Artikel infolge der bei Einführung regelmäßig auf bereits bestehenden Bahnen verkehrender Schlepplzüge zulässigen niedrigen Tarife transportfähig werden, und daß sich ferner das bisherige Absatzfeld für Kohlen — besonders nach Ostpreußen mit Rückladung von Getreide — und andere Massenartikel erheblich erweitern wird. Die daraus sich für die Bahnen infolge vermehrter Einnahme herausstellende höhere Rente wird alsdann die Verwaltungen einladen, eine weitere Steigerung derselben durch Ergänzung der bestehenden Gleisanlagen, zunächst vielleicht nur zum Zwecke einer Abkürzung der Entfernungen und zur Umgehung der für die Schlepplzüge nicht notwendigen Stationen, später aber auch zu einer vollständigen Trennung der durchgehenden von den Lokalgüterzügen, herbeizuführen und so nach und nach, und zwar unter voller Wahrung der eigenen pekuniären Interessen, eine neue, unserem für dieselbe aufgestellten Programme sehr nahe kommende Bahn zu bilden, deren sofortige Herstellung als Schlepplbahn die Rentabilität der alten Bahn in Frage gestellt haben würde.

Nicht nur unsere Industrie, sondern auch der Handel und die Landwirtschaft erheben immer lauter den Ruf nach billigen Tarifen für Massentransporte. Es ist nicht zu bezweifeln, daß dem offenbar bestehenden Bedürfnisse nach solchen in früherer oder späterer Zeit Gehör gegeben werden muß und wird, damit nicht der Wohlstand des Landes und seine Konkurrenzfähigkeit dem Auslande gegenüber Schaden leide. Je rascher dieser Schritt nach der angedeuteten Richtung hin geschieht, um so eher wird auch der Ruf nach kostspieligen Kanalbauten verstummen und die Gefahr beseitigt werden, durch solche Anlagen mit der Rentabilität unserer Staatsbahnen das Gleichgewicht unseres Staatshaushaltes in Frage zu stellen.

Aus dem Kreise rheinischer Montanindustrieller wird uns geschrieben: Ihr Blatt enthält in Nr. 563, 2. Beilage, vom 1. Dezember eine Darlegung der Notwendigkeit einer schnellen Änderung der Frachten für Rohprodukte und Massengüter für die Ausfuhr, die gewiß bei sämtlichen Gewerbetreibenden und besonders bei unserer Eisen- und Montanindustrie lebhaftesten Widerhall findet. Es kann auch gewiß nicht gelehnet werden, daß die gegenwärtige Lage unseres gesamten Erwerbslebens derart ist, daß schnelle Hilfe not thut, wenn unser Land nicht bei der intensiven Konkurrenz aller zivilisierten Staaten auf allen fremdländischen Märkten in kürzester Frist ganz ins Hintertreffen geraten oder gar an die Wand gedrückt werden soll. Darüber ist man sich in den sämtlichen interessierten Kreisen einig, daß die durch die Änderung der Tarife erfolgende Belebung unserer Märkte einen Ausgleich, wenn nicht Überschuß, zu gunsten unserer Staatskasse schaffen würde; warum also nicht dazu übergehen, es wenigstens zu versuchen? Daß die Kanäle die unbedingt notwendige schnelle Hilfe zum ersten nicht gewähren können, zum zweiten aber auch in ihrer heute geplanten Form und Ausstattung ihren Freunden noch manche bittere Enttäuschung bereiten werden, darüber wird sich jetzt allmählich mancher klar. Aber selbst, wenn betreffs der Gewährung von Mitteln weiteren Wünschen von Kanalfreunden entsprochen würde, so ist davon doch die nötige schnelle Hilfe nicht zu erwarten; zudem kommen die geplanten Strecken in unserem Kohlenreviere doch nur ganz vereinzelt Werken zu gute. Der Hinweis auf die Mitteilungen der „Times“ über die Ergebnisse des Manchester Kanals, die Äußerungen anerkannter holländischer Wasserbau-Autoritäten sind kalte Wasserstrahlen für uns, und die Eingabe der Handelskammer zu Dortmund an den Herrn Arbeitsminister zeigt auch wieder, daß von den jetzt geplanten Maßnahmen man sich eine wirksame Abhilfe nicht einmal in nächster Nähe des Kanals verspricht und die Kanäle jedenfalls viel höhere Geldopfer, als bisher vorgesehen, auf die Dauer erfordern werden, dann aber auch, daß sie nicht in der Lage sind, die Klemme, die unsere ganze Industrie einschraubt, zu

lüften. — Mache man doch endlich einen gemeinsamen Versuch, diese Klemme abzustreifen. Wie lange Jahre schon ist immer wieder aus allen Zweigen unseres Erwerbslebens dieser Notschrei erklungen, und faktisch ist unsere Lage stets kritischer geworden. Aber schauen wir einmal rund um uns hin, was wir da statt der erwünschten Einigkeit sehen? Fürwahr ein jammervolles Bild! Auf der einen Seite wird über die beste Kanallinie nach dem Rheine gestritten, auf der zweiten wird von dem einen Erwerbszweig die Schuld an dessen mißlicher Lage dem anderen zugeschoben, auf der dritten ohne Sinn gegen alle wirtschaftlichen Verbände gehegt, aber auch kein Gegenmittel zur Abwendung der mißlichen Lage empfohlen, auf der vierten von allen möglichen Unberufenen, um persönlicher Eitelkeit zu fröhnen oder im Trüben zu fischen, der Arbeitnehmer gegen den Arbeitgeber verhegt, kurzum ein höchst widerliches Gesamtbild. Darüber vergessen alle diese Parteien, daß sie doch nur einen gemeinschaftlichen Wunsch haben und sie nichts besseres thun könnten, als sich zur Erlangung desselben zu verbinden und das Hadern unter sich einzustellen zur Erlangung desselben, nämlich genügender lohnender Arbeit mittels niedriger konkurrenzfähiger Frachttarife für Massengüter und Rohprodukte. Das Eisen muß geschmiedet werden, so lange es warm ist, darum lasse man dieses Streiten untereinander und vereine sich zur Erlangung dessen, das schnelle Hilfe verspricht, denn wenn bei den nächsten großen Submissionen auf den fremden Märkten, die nicht allein nach unserem Gefühle, sondern auch nach dem unserer Konkurrenten im Auslande nahe bevorstehen, unsere hohen Frachten zur Seeküste uns einen Strich durch unsere Kalkulationen machen oder wir noch geduldig nach deutscher Michelisart auf die späteren billigeren Tarife zu bauender Kanäle warten, so dürften nicht allein Handel und Gewerbe, sondern unserm ganzen Lande noch schwerere Zeiten als die gegenwärtigen bevorstehen. Wir bezweifeln nicht, daß der Herr Arbeitsminister, der doch so lange mitten im Erwerbsleben gestanden, ebenso wie unsere Staatsregierung mit uns empfinden, daß wir an einem sehr kritischen Punkte angelangt sind, und nun kurz entschlossen und schnell etwas geschehen muß, um unserer Industrie zu ermöglichen, mit der der übrigen zivilisierten Nationen draußen erfolgreich in Wettbewerb treten und die durch Gesetzgebung aufgebürdeten Lasten auf die Dauer ertragen zu können. Der Herr Minister, wie unsere Staatsregierung sind auch von der Notwendigkeit billigerer Frachten für Rohprodukte und Massengüter überzeugt, wie deren Stellungnahme zu den Kanalprojekten beweist, und werden sicher nicht wollen, daß unsere Industrie gegen die der übrigen Länder ins Hintertreffen gerate. — Dann aber sollte auch der Bau sicher rentabler Bahnen für diese Zwecke nicht verzögert werden. Wir tappen bei der Rentabilitätsberechnung dieser nicht so sehr im Dunkeln wie bei der der Kanäle, von denen man in unserem Industriebezirke, der ganz vom Bergbau unterarbeitet, unmöglich mit annähernder Gewißheit berechnen kann, welche Unterhaltungskosten zc. sie auf die Dauer erfordern werden. Der Dortmund-Ems-Kanal ist ja nun einmal vorhanden, beziehungsweise wird es bald sein, und wenn auch große technische Probleme in höchst bemerkenswerter zufriedenstellender Weise mit verhältnismäßig geringen Kosten dabei gelöst sind, dürfte man es doch nicht dabei bewenden lassen, sondern nunmehr an die Frage herantreten, wie der Kanal noch konkurrenzfähiger als andere gemacht werden, beziehungsweise seine Nachteile ausgeglichen werden könnten. Einige Ihrer Leser werden sich entsinnen, daß wir schon in früheren Jahren die Anlage einer normalspurigen Bahn neben dem Kanale empfahlen. Auf diese Anregung hin sind, wie uns bekannt, regierungsseits auf dem Oder-Spree-Kanal seinerzeit Ermittlungen angestellt über die billigste Schleppmethode für Schiffe, wobei Kette, Seil und Lokomotive konkurrierten, die bei weitem zu gunsten der Lokomotive ausfielen. Also warum nun zaudern mit der Anlage einer Strecke zu Seiten des Kanals? Wie wenigen Zechen und Werken ermöglicht der Kanal in seiner jetzigen Gestalt und

Ausstattung sowie unserer Emshäfen, nach einigen Richtungen ihr Absatzfeld auszu-
dehnen. Die Unterlassung würde ein Sparen an unrichtiger Stelle sein. Ein wieder-
holtes Aufzählen der Vortheile eines Normalspurgeseises zu Seiten des Kanals dürfte
überflüssig sein. Daß aber unsere Emshäfen in diesem Jahrhundert überhaupt wohl
kaum je größere Seeschiffe von mehreren tausend Tonnen aufzunehmen in der Lage sein
werden, auch der Weg über Emden nicht für jeden Transport der billigste und kürzeste
und geeignete sein wird, bedarf keiner weiteren Auseinandersetzung, und damit ist auch
die Notwendigkeit gegeben, auch die übrigen Wege entsprechend zu verbilligen. Hoffen
wir, daß die Anregung des Herrn W. Funke weiter verfolgt wird, daß die berufenen
Stellen sie aufnehmen und gemeinsam dasselbe Ziel verfolgen werden.

Hinfahrt	Rückfahrt	Tarif	Selbst- kosten	Gewinn	Einnahme	
					pro Doppelzugkilometer	
in Prozenten der Tragkraft der Wagen		pro Nutztonnenkilometer			Bruttoeinnahme	Reineinnahme
		Pfg.	Pfg.	Pfg.	Mark	Mark
100	0	1,700	0,782	0,918	7,26	3,92
100	10	1,613	0,742	0,871	7,54	4,07
100	20	1,541	0,709	0,831	7,89	4,26
100	30	1,480	0,679	0,801	8,20	4,42
100	40	1,427	0,656	0,771	8,50	4,59
100	50	1,382	0,636	0,746	8,58	4,78
100	60	1,342	0,617	0,725	9,16	4,95
100	70	1,307	0,601	0,706	9,48	5,12
100	80	1,275	0,587	0,688	9,79	5,29
100	90	1,248	0,574	0,674	10,11	5,46
100	100	1,223	0,563	0,660	10,44	5,64

Da Handel und Industrie als die kapitalbesitzenden Kräfte viel leistungs-
fähiger erscheinen, als die arm gewordenen, von Hypothekenlast gedrückten,
auf den landwirtschaftlichen Betrieb angewiesenen Grundbesitzer, so wäre es
ungerecht, wenn diese unter Maßnahmen mit leiden sollten, die nur im
Dienste des Handels und der Industrie ins Leben gerufen werden.

Die ganz überwiegende Mehrheit der Deutschen, soweit von ihren
Schultern der Reichshaushalt getragen werden muß, wird, wenn sie wahr-
haft patriotisch denkt, die deutsche Arbeitskraft und die deutschen Kapitalien
nicht auf einem Gebiete verschwenden, wo sie einzelnen Industriezweigen zu
Gute kommt, den Gesamtstaat zu erdrücken droht.

Deutschland ist in der Zwangslage, eine starke militärische Rüstung
tragen zu müssen, um seine Ost- und Westgrenze mit Nachdruck verteidigen
zu können.

Die Kraft, die uns bleibt, dürfen wir nur auf volkswirtschaftliche,
produktive Unternehmungen verwenden. Daß unsere Nation nicht in der
Lage ist, mit vielen hunderten von Millionen leichtfertig zu spekulieren und
sie in einem großen Kanalneze anzulegen, liegt auf der Hand. Wozu hätten
wir auch sonst in Preußen unser Staatseisenbahnnetz?

Thatsächlich wird von bedeutenden und einsichtsvollen Männern die Behauptung aufgestellt, daß eine Erweiterung der künstlichen Wasserwege und somit ein Ausbau eines Kanalnetzes mit einzelnen Ausnahmen, zu denen die Fortsetzung des Ems-Häfen-Kanals von Dortmund nach dem Rheine und die Erbauung eines Kanals von Mannheim bis zur Schweizer Grenze gezählt werden dürften, überall nicht mehr zeitgemäß sei — in diesem letzten Falle handelt es sich ja wesentlich darum, den Export und Import der Schweiz von den französischen Bahnlinien auf deutschen Boden abzulenken. Der Gütertransport auf allen Kunstwasserstraßen dürfte unter Berücksichtigung der Anlagekapitalien gegenüber dem Gütertransport auf den Schienenwegen schon jetzt kaum mehr konkurrenzfähig sein.

Der große von dem Staate Newyork schon im Jahre 1825 erbaute Erie-Kanal liefert hiervon ein redendes Beispiel; derselbe hat im ersten Stadium seines Bestehens, wo es noch keine Eisenbahnkonkurrenz gab und in den späteren Dezennien, wo die Eisenbahnkonkurrenz sich noch nicht bis zu ihrer jetzigen Höhe ausgebildet hatte, außerordentlich prosperiert und durch die gehabten Schiffseinnahmen in den ersten drei Dezennien nicht allein das Anlagekapital verzinst, sondern auch amortisiert.

Das spätere Wachsen der Eisenbahnkonkurrenz hatte zur Folge, daß die Tonnengelder zunächst ermäßigt und dann ganz aufgehoben sind. Trotzdem sind die Kanalfrachten in den letzten 20 Jahren im Sinken begriffen gewesen, und wenn man bedenkt, welche kolossalen Aufschwung die gesamten Verkehrsverhältnisse gerade in Amerika gehabt haben, wo die Volkszahl aus Stadt und Land zu so vielen Millionen gewachsen, wo Landbau und Industrie sich zu solcher Höhe entwickelt haben, so ist die Thatsache, daß die Kanalfrachten trotz Aufhebung der Tonnengelder sich vermindert haben, ein schlagender Beweis dafür, daß die Güterverfrachtung auf dieser großen Wasserstraße der Konkurrenz der Eisenbahnen mehr oder weniger erlegen ist.

Das königlich preußische Handelsministerium sandte in dem Jahre 1876 den Regierungsassessor Mosler nach den Vereinigten Staaten, um dort Einsicht über die in Amerika bestehenden Kanal- und Bahnverhältnisse zu nehmen.

Derselbe stellte damals schon die rückläufige Bewegung der Güterfrachten auf dem Erie-Kanal fest. Seine Ansichten wurden später von den Kanalfreunden bestritten, haben sich aber auf Grund der neuen Frachtstatistik über den Erie-Kanal thatsächlich bewährt.

Der Kampf zwischen den Eisenbahnen und der Frachtschiffahrt auf dem Erie-Kanal ist ebenso interessant wie lehrreich.

Gerade in Amerika, wo die Kanalschiffahrt vom Staate vollständig frei gegeben ist und wo die mit der Kanalschiffahrt konkurrierenden Eisenbahngesellschaften doch durch die Güterfracht einen Gewinn für ihre Aktio-

näre herausbringen wollen, da erlebt man, daß der Schienentransport die ganz unbelastete Kanalschiffahrt schrittweise zurückdrängt. Es liegt hier für die Staaten, welche den Eisenbahnbetrieb in eigener Hand halten und welche aus diesem Betriebe etwas zu staatlichen Zwecken erübrigen müssen, die dringende Mahnung, bei der Neuanlage von Kunstwasserstraßen oder Kanälen die allergrößte Vorsicht walten zu lassen.

Die Frage, wer billiger transportiert, Eisenbahnen oder Kanäle, wird erst im kommenden Jahrhundert völlig spruchreif werden.

Sollen wir in der Gegenwart in Deutschland neue Binnenlandkanäle erbauen, oder sollen wir diese Aufgabe einer späteren Generation überlassen?

Bei dieser Frage sind von vornherein selbstredend die natürlichen mit den künstlichen Wasserstraßen nicht zu verwechseln.

Es ist vielfach versucht worden, die außerordentlichen Vorteile, die der kanalisierte Main dem Handel der Stadt Frankfurt gewährt hat, mit der gleichzeitigen Beobachtung, daß der riesig gewachsene Schiffsverkehr den Eisenbahnfrachten keinen Abbruch gethan hätte, als Beleg dafür zu erbringen, daß die Kanalfrachten den bestehenden Eisenbahnverkehr nur heben würden und daß der Eisenbahnverkehr durch Erweiterung der Wasserstraßen lediglich nur wachsen könne.

Die Herren Kanalliebhaber vergessen nur dabei, daß der Main eben kein Kanal, sondern ein bedeutender Strom ist, den man nur einige Kilometer von seiner Mündung aufwärts bis zu einer großen Handelsstadt kanalisiert hat und daß diese Handelsstadt dadurch in den direkten Verkehr mit der weitaus größten Wasserstraße des Deutschen Reiches, dem Rhein, gelangt ist. Es ist weiter dabei zu berücksichtigen, daß Preußen moralisch und politisch verpflichtet war, der früher selbständigen Stadt Frankfurt, die dem preußischen Staate jährlich 10 Millionen einbringt, durch die Kanalisierung des Main und das dafür gebrachte Opfer von 7 Millionen ein loyales Entgegenkommen zu zeigen.

Die Kanalisierung des Main legt ein redendes Beispiel nur nicht etwa für den Kanalbau ab, aber wohl dafür, daß die Kanalisierung der vorhandenen, aber augenblicklich in ihren natürlichen Verhältnissen nicht mehr als Wasserstraßen brauchbaren Flüsse einträglich und notwendig ist.

Der Unterschied zwischen künstlich erbauten Kanälen und den aus Gottes Schöpfung entstandenen Strömen, die sich im Laufe der geologischen Perioden entwickelt haben, an deren Ufer unser ganzes Kulturleben entstanden ist, wovon noch heute die großen und alten Uferstromstädte ein redendes Zeugnis ablegen, ist nach allen Seiten hin ein so tief eingreifender und einschneidender, daß man diese mit jenen eigentlich garnicht vergleichen kann, und daß — wenn man es thut — der Vergleich immer zum Nachteil der Kanäle ausfallen muß. Wo wir auch Stromthäler haben, zeigen

sie stets ein geschlossenes Band einer wirtschaftlich industriellen Entwicklung. Die Ströme sind da, ihnen haben sich die Eisenbahnen und die Verkehrsstraßen anpassen müssen.

Die Kunstwasserrinnen, die Überlandkanäle wirken auf das lokale Verkehrsleben nicht vereinigend, sondern trennend, sie bilden nach Schöpfung der Eisenbahn den jetzt fertigen Verhältnissen gegenüber eine Art Pfahl im Fleische.

Bei den deutschen Strömen sind ja die Stromrinnen als natürliche Kanäle mit dem von der Natur gespendeten Stromwasser vorhanden. Sie bilden für den Gütertransport ein riesiges unverzinsliches Grundkapital, das der freien Ausnutzung offen steht. Bei den Kanälen muß der Grund und Boden erworben werden, die oft großen Baukosten, 420 000 Mk. per km, wie jetzt bei dem Rhein-Elbe-Kanal veranschlagt ist, müssen beschafft und verzinst werden und das Wasser für manche geplante Kanäle muß den Strömen erst entlehnt werden, um diese Kunstwasserstraßen auf Unkosten der Naturwasserwege zu füllen. Wir verweisen hierbei auf den Rhein-Elbe-Kanal, den man anfänglich die Absicht hatte, aus der Leine zu speisen und erst, als man die Überzeugung gewonnen hatte, daß die jetzige Gesetzgebung doch noch nicht die Hand dazu biete, daß man mit dem Wasser der Ströme schalten und walten könne, wie man wolle, hat man die Wasserfrage bei dem Rhein-Elbe-Kanal vorläufig durch ganz unausführbare Projekte dem Gesichtskreise des Publikums zu entziehen versucht, um die neue Wassergesetzvorlage durch das preußische Abgeordnetenhaus zum Gesetz werden zu lassen, dann ist ja die schwierige Wasserfrage für den Rhein-Elbe-Kanal gehoben. Man kann ja dann mit dem Wasser der Ströme schalten und walten, wie man will. Mit den Rechten der Stromthalbewohner ginge es dann aber zu Ende.

Anmerkung.

Das neue von dem Baurat Messerschmidt aufgestellte Projekt, die Füllung der 275 km langen Wasserhaltung durch einen Zuleitungskanal aus der Oberweser zu beschaffen, wird voraussichtlich an den ungeheuren Kosten scheitern, die dieser Zuleitungskanal erfordern würde, der in der Länge von einigen 30 km etwa 7 km als Tunnel durchs Gebirge gebaut werden müßte.

Der Kostenanschlag dieses Speisekanals ist überall bisher noch nicht in die Öffentlichkeit getreten. Das Publikum wird zweifellos über den Kostenanschlag in Erfahrung gesetzt werden. Bei der bereits veranschlagten Höhe von 220 Millionen Mark ist dieser Speisekanal nicht berücksichtigt. Wenn die Kosten des von dem Geheimrat Meitzen projektierten Kanalnetzes für Preußen sich in ähnlicher Weise steigern sollten, wie die Baukosten des Rhein-Elbe-Kanals, der anfänglich auf 90, jetzt aber auf 220 Millionen veranschlagt wird, ohne, wie gezeigt, bei dieser Summe stehen bleiben zu können, dann wird Preußen bei der Ausführung des fraglichen Kanalnetzes mit einer vollen Milliarde noch lange nicht auskommen, und wie würden sich diese riesigen Kapitalkosten verzinsen?

Als die Baukosten des Rhein-Elbe-Kanals mit 90 Millionen veranschlagt waren, berechnete man, daß die erhobenen Tonnengelder das Baukapital mit $3\frac{1}{2}\%$ verzinzen würden, bei der jetzigen Steigerung der Baukosten auf 220 Millionen würde naturgemäß die Verzinsung desselben eine ganz minimal ungenügende werden.

Soll der Staat Preußen für solche neue Wasserwege die Mittel beschaffen, so müssen wir erst einen Zeitpunkt abwarten, wo seine Finanzlage eine blühendere ist als heute.

Die Vorteile, die der Landwirtschaft und dem Grundbesitz durch den Kanalbau in Aussicht gestellt werden, können dieselben wahrlich nicht locken, ihre Taschen für den Kanalbau zu öffnen, und die sämtlichen Steuerzahler, aus deren Säckel die Staatslasten und daher auch zunächst die Kanalbauten gedeckt werden müssen, werden diesem Beispiele folgen.

Die Ströme als Wasserstraßen-Verbesserung dieser Wasserstraßen durch Kanalisierung der Flüsse zweiten und dritten Ranges.

Wir haben in Deutschland die großen Ströme als Handelsstraßen vom Meere in das Binnenland. Wir besitzen eine Reihe von schiffbaren Nebenflüssen; wir haben in Deutschland ein Eisenbahnnetz, wie es kein Land des europäischen Kontinents besser besitzt. Wir bauen dieses Eisenbahnnetz fortwährend aus mit Voll-, Sekundär- und Tertiärbahnen und diese Bahnen sind leistungsfähig, sie stehen in einem einheitlichen Betriebe unter staatlicher Leitung. Die Leistungsfähigkeit kann jeden Augenblick erhöht werden, wenn nicht anders, so durch Anlegung von neuen Geleisen.

Wenn daher von den Kanalfreunden die Behauptung aufgestellt wird, daß unsere Eisenbahn an den Grenzen der Leistungsfähigkeit angekommen sei, so ist diese Behauptung leicht widerlegbar.

Die Staatsbahn wird stets dafür sorgen, daß der sich entwickelnde Güterverkehr auch bewältigt wird, auch dann, wenn die Anlage der Kanäle nicht zur Durchführung kommen würde.

Ganz anders liegt die Frage, ob der Staat bei der Erhaltung und Verbesserung der natürlichen Wasserwege seine volle Schuldigkeit gethan hat. Die weniger bedeutenden Wasserwege, auf denen früher Güterverkehr stattfand, sind zum größten Teil vernachlässigt worden, weil diese Wasserwege zweiten und dritten Ranges durch Konkurrenz der Eisenbahnen einfach erdrückt werden. So ist es bei der Aller und Leine. Aber auch die Weser kommt nicht zu ihrer vollen Bedeutung. Die Schifffahrt auf derselben ist im jetzigen nicht kanalisierten Zustande dem Eisenbahnverkehr gegenüber nicht bedeutend zu nennen. [Wir verweisen dabei auf die von Simpfers herausgegebene und von Ged reproduzierte Verkehrskarte, wo die Güterbewegung

auf der Weser kaum $\frac{3}{10}$ so hoch angegeben ist, wie die Güterbewegung auf Rhein und Elbe.] Auf der Aller und Leine existiert nur noch ein unbedeutender Lokalverkehr.

Diese Thatsachen hatte die königliche Regierung erkannt, als sie in den Jahren 1891—92 die Vermessung und Nivellierung der Aller und Leine für eine Kanalisation vornehmen ließ. Naturgemäß müßte diese Kanalisierung dazu führen, die Wassertiefe der Aller, Leine und Weser gleichzumachen, um von der Seestadt Bremen nach der Großstadt Hannover eine leistungsfähige Wasserstraße herzustellen.

Diese Arbeiten haben in ihrer Durchführung große Summen ver-
schlungen, trotzdem ist die ganze Unternehmung resultatlos verlaufen.

Nicht etwa, weil man die Überzeugung gewonnen hätte, daß die geplante Kanalisierung undurchführbar sei, sondern weil thatsächlich der Nordwestdeutsche Verein für Fluß- und Kanalschiffahrt mit den einflußreichen Personen, die an der Spitze der Vereinigung standen, welche für die Erbauung des Rhein-Elbe-Kanals eingetreten waren, es vermocht hatte, das Interesse der hohen Staatsregierung für den Rhein-Elbe-Kanal zu erwecken. Damit aber war das Projekt der Regierung, die Aller und Leine zu kanalisieren, vollständig in den Hintergrund gedrängt worden.

Über der projektierten Kanalisierung von Aller und Leine schwebte ein eigentümlicher dunkler Schleier, der dem Publikum gegenüber nie so recht gelüftet worden ist.

Die Regierung in Hannover, bei der der Geheime Regierungsbaurat Sasse damals als erster Techniker fungierte, beabsichtigte, das Fahrwasser in der Leine durch Anlage von Stauschleusen zu regulieren, — der einzige Weg, auf dem die Flüsse zweiten und dritten Ranges der Schiffahrt für die Zukunft mit Erfolg dienstbar gemacht werden können.

Es ist dies aber auch zugleich der einzige Weg, auf dem das überflüssige Stromwasser im Dienst der landwirtschaftlichen Produktion seine Verwertung finden kann.

Die Regierung in Lüneburg, in deren Gebiet der Lauf der unteren Aller liegt, war dahingegen zu der Ansicht gekommen, daß die Schiffbarmachung der Aller, resp. die Erlangung der nötigen Fahrwassertiefe lediglich durch Anlage von Bunenwerken, die die Stromrinne einengen, erlangt werden könne.

Diese Idee war eine absolut verfehlte. Bei dem Triebfande, der in dem gesamten unteren Allerthale eingebettet ist, würde zur Sommerzeit doch nie eine Fahrwassertiefe von 1 bis 2 Meter erreicht worden sein.

Es wäre daher eine für den Güterverkehr praktikable Wasserstraße, welche eben durch ihre Leistungsfähigkeit in den Stand gesetzt wird, die Frachtsäße auf den Bahnen zu unterbieten, doch nicht zustande gekommen.

Aller und Leine müssen nach stattgehabter Kanalisation von Hannover nach Verden dieselbe Wassertiefe aufzuweisen haben, wie die Weser von Verden nach Bremen.

Der Schiffsverkehr zwischen Hannover und Bremen muß einheitlich sein, Bremen und Bremerhaven bilden dann die Seehäfen, Hannover den Binnenlandhafen. Die Seefrachten müssen von den überseeischen Dampfern direkt auf die Flußthäler übertragen werden und umgekehrt der Export auf die Seedampfer. In dieser leichten Umladung beruht schon ein wesentlicher Vorteil der Stromschiffahrt den Eisenbahnen gegenüber.

Durch die von der Lüneburgischen Regierung geplante Einengung der Stromrinne würde für die Schifffahrt nie ein solches Ziel erreicht worden sein.

Ferner lag aber in diesem Wasserbausystem, durch welches die Aller schiffbar gemacht werden sollte, ein entschiedener Nachteil für die Grasproduktion der Marschflächen, da das Grundwasser gesenkt und jede Sommerhochflut über die Ufer getrieben haben würde.

Diese Art von Kanalisierung wäre zum wahren Unheil für die Allerbewohner geworden und daher wäre dieser zweiköpfige Kanalisierungsplan, wenn er überall ausgeführt wäre, wenn auch nicht als todgeborenes Kind, so doch als Krüppel zur Welt gekommen.

Die Stadt Hannover, welche bei ihrer andauernden Vergrößerung in nicht ferner Zeit der bedeutendste Fabrik- und Handelsplatz des nordwestdeutschen Binnenlandes sein und bleiben wird, würde durch eine leistungsfähige Wasserverbindung bis zu den Seehäfen Bremen und Bremerhaven einen neuen großartigen Aufschwung erhalten.

Die Lage Hannovers, am Rande des fruchtbaren norddeutschen Hügellandes, das es durch seine zahlreichen Bahnverbindungen nach Südosten vollständig beherrscht, ist für den nordwestdeutschen Binnenhandelsverkehr wie geschaffen.

Kurz, die Städte Bremen und Hannover würden in ihren gegenseitigen Handelsverhältnissen bei der Kanalisierung der Aller, Leine und Weser in erster Linie berührt worden sein.

Die kleineren Städte am Ufer der Flüsse und die ganze Einwohnerschaft der Stromthäler würde durch diese Handelsstraße in glücklicher Weise gehoben werden. Durch die Schöpfung solcher Wasserwege würde auf dem Marschboden der Stromthäler demnächst der Anbau der Zuckerrübe lohnend werden.

Daß die Wasserverbindung von Hannover nach Bremen für die beiden Großstädte als eine handelspolitische Notwendigkeit angesehen werden müsse, das hat nun auch die Gruppe, welche den Rhein-Elbe-Kanal ins Leben rufen wollte, klar genug erkannt.

Um das Interesse der Städte Hannover und Bremen ganz an das Mittellandkanalprojekt zu binden und um den Gedanken der Kanalisation

von Aller und Leine vollständig tot zu machen, projektierte man von dem Rhein-Elbe-Kanal einen Seitenkanal, der von Lindhorst nach Nienburg a. W. führen sollte, um dann auf diesem Wege die Wasserverbindung von Hannover nach Bremen herzustellen.

Dieser Kanal würde eine Länge von etwa 36 km haben. Berücksichtigt man weiter, daß der Kanal bei seinem starken Gefälle eine Reihe von Schleusen und Wasserhaltungen haben muß, so macht man wohl keinen Fehlgriff, wenn man die Kosten dieses Seitenkanals auf rund 15 Millionen veranschlagt, um so mehr, da der Kanal zwischen den Rehburger Bergen und dem Steinhuder Meere ganz bedeutende Krümmungen machen muß, um nicht in das Sumpfgebiet des Steinhuder Meeres zu fallen.

Nachdem das preußische Abgeordnetenhaus die Kosten für den Verbindungskanal von Dortmund bis zur Lippemündung, also dem kurzen Bindegliede zwischen dem langen Dortmund-Emshäfen-Kanal und dem Rheine abgelehnt hat, haben die Mitglieder des jetzigen preußischen Landtages doch damit offen bekundet, daß die Majorität des Hauses allen Binnenland-Kanalprojekten nicht freundlich gegenüber steht.

Wir wünschen, daß Preußen so reich werden möge, um die $\frac{1}{4}$ Milliarde, die der Rhein-Elbe-Kanal kostet, von seinem Abgeordnetenhause auch dazu bewilligt zu erhalten. Die gegenwärtigen preußischen Finanzen mahnen allerdings in allerhöchster Tonart daran, für diese Zwecke unsere Staatsschulden nicht im Milliardenstil zu vergrößern. Die Hoffnung, eine Vorlage für den Rhein-Elbe-Kanal einbringen zu können, ist damit wohl verschwunden.

Für uns bleibt hier nur die Frage zu erörtern: Würde auch dann, wenn der Rhein-Elbe-Kanal gebaut werden sollte, vom volkswirtschaftlichen Standpunkte die Kanalisierung der Aller und Leine oder die Erbauung des Überlandkanals von Nienburg bis Lindhorst durchzuführen sein, um auf diese Weise die Stadt Hannover in direkte Verbindung mit den Weserhäfen zu bringen?

In der zweiten Hälfte unserer Arbeit möchten wir zunächst darüber Untersuchungen anstellen, ob es vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus gerechtfertigt erscheint, die untere Aller und Leine als schiffbare Ströme von der Landkarte zu streichen, um statt ihrer einen Kanal von der Weser nach dem Überlandkanal zu bauen.

Um dieser Frage näher zu treten, handelt es sich zunächst um die Untersuchung: Können die Aller und Leine durch eine Kanalisierung unter Zuhilfenahme von Schleusen und Stauwerken zu einer wirklich leistungsfähigen Wasserstraße umgestaltet werden? und wenn diese Frage nicht verneinend beantwortet werden kann: Welche Kosten würde die Kanalisierung der beiden Ströme von Hannover bis Verden verursachen?

Die Kanalisierung der Weser von Bremerhaven bis hann. Münden muß als eine für sich dastehende Aufgabe betrachtet werden, der wir vorläufig aus Mangel an Material nicht näher treten können. Daß dieselbe aber möglich und ausführbar ist, darüber dürfen wir keinen Augenblick im Zweifel sein, da es sich ja im Wesentlichen bei der Weserkanalisierung nur um die Anlage von Wehr und Schleusen handelt, indem das tiefeingeschnittene Strombett eine Stauung von 10 bis 12 Fuß und darüber verträgt und diese Stauungen nur im Interesse der Bodenproduktion zur Wirkung kommen. Die Anzahl der zu erbauenden Wehre und Schleusen in der Weser würde nicht einmal so groß werden, wie bei den meisten Binnenlandkanälen, mit Ausnahme des Rhein-Elbe-Kanals. Die Kosten der Weserkanalisierung würden dahingegen, nach Kilometer berechnet, in gar keinem Verhältnis zu den Kosten eines Binnenlandkanals zu stehen kommen.

Es ist übrigens zweifellos, daß die Regulierung des Fahrwassers durch Stau und Schleusen in der ganzen Weser vom Bremer Gebiet bis hann. Münden sowohl im Interesse des Güterverkehrs, als des Landbaues von kolossaler wirtschaftlicher Bedeutung sein würde und dies um so mehr, als die Kanalisierung der Fulda von Münden bis Kassel bereits zur vollendeten Thatsache geworden ist.

Es ist aber auch ebenso zweifellos, daß das gesamte überschüssige Weserwasser, welches nicht zur Füllung der Stauabteilungen notwendig ist, in seinen Sink- und Düngstoffen von der Bodenproduktion der Wesermarschen während der Winter- und Sommerzeit vorteilhaft ausgenutzt werden könne. Die Hoya-Syker Genossenschaftsbewässerungen, bisher ein beklagenswertes Schmerzenskind unserer wasserwirtschaftlichen Fortschritte, die viele Hunderte von Grundbesitzern schwer niederdrückt, da die Anlagekosten in vielen Fällen nicht durch die erhöhte Bodenrente gedeckt werden, kann nur dadurch zu einer gesunden nutzbringenden Bodenmelioration umgestaltet werden, daß unterhalb des Einlaßkanals Wehr und Schleuse erbaut werden, durch die es möglich wird, das Weserwasser nicht allein bei Hochwasser-, sondern auch bei Niedriggerstände dem Bewässerungsgebiete zuzuführen.

Es ist zu bedauern, daß bei der ersten Anlage dieser Umstand nicht genügend gewürdigt worden ist.

Bei einer Kanalisation der Weser wird sich diese Frage so wie so erledigen und diese Bewässerungsgenossenschaft wird dadurch in eine so vorteilhafte Lage kommen, daß dann noch viele Tausende von Hektaren sich derselben mit Vorteil anschließen können und damit das ganze Bewässerungsgebiet sich im Laufe der Jahre zu einer der größten und grasreichsten Meliorationen unseres Landes umgestalten wird.

Anmerkung.

Bei dieser geplanten Kanalisierung eines der Hauptströme Deutschlands (Weser) da sollte man doch meinen, daß die Grundbesitzer dieses reichen, mächtigen Stromthales, das viele hunderttausende von Hektaren umfaßt, bei dieser Veränderung der Stromverhältnisse mit dazu berufen wären, über die Benutzung des Stromwassers im Interesse der Bodenproduktion ein Wort mitzusprechen. Anscheinend ist das nicht der Fall. Bei einem ganz vor kurzem stattgehabten Lokaltermine in der Nähe von Hoya, wo im Interesse der Schifffahrt die Anlage eines Wehres geplant werden sollte, ist von seiten der Wasserbautechniker die Anlage dieses Wehres nicht unterhalb, sondern oberhalb des Syfer Bewässerungskanals projektiert worden.

Hier handelt es sich offenbar um die Frage: „Stehen solche Hindernisse im Wege, welche die Errichtung des Wehres unterhalb des Bewässerungskanals zu einer so schwerwiegenden Unmöglichkeit machen, daß die dann notwendig werdende kostspielige Verlegung des Bewässerungskanals und der Einlaßschleufe unvermeidlich erscheint, oder liegt hier, was wir nicht hoffen wollen, eine Mißachtung der landwirtschaftlichen Interessen auf Seiten der Wasserbautechniker vor?“ — eine gründliche Untersuchung dieser Frage erscheint im Interesse der ganzen Volkswirtschaft geboten. Die hart geprüfte Bewässerungsgenossenschaft ist nicht in der Lage 100 000 Mk. für die Erbauung einer neuen Schleufe zu verausgaben, sondern sie würde in diesem Falle eine Staatsbeihilfe beanspruchen müssen.

Sollte aber möglicherweise die Hebung der Flußschifffahrt als eine Schädigung der Staatsbahnen angesehen werden können, dann darf man nicht vergessen, daß Deutschland nur eine Meeresküste hat und außer den Seehäfen der Binnenlandhäfen bedarf, und daß die Stromschifffahrt nach diesen Häfen staatsrechtlich garantiert ist.

Die altberechtigten Wasserstraßen, die von der See nach dem Binnenlande führen, müssen erhalten bleiben, denn hier hat der volkswirtschaftliche Standpunkt eine gesetzliche und berechtigte Priorität dem staatswirtschaftlichen Standpunkte gegenüber, der die Erträge der Staatsbahnen nicht geschmälert sehen möchte.

Auf Grund unserer neuesten Information soll nun aber der Staat Preußen mit der freien Stadt Bremen betreffs der Kanalisation der Weser bereits einen noch nicht an die Öffentlichkeit getretenen Staatsvertrag abgeschlossen haben, durch welchen die Kanalisation der Weser als eine für die Zukunft feststehende Thatsache erscheint.

Welche Vorteile für Handel und Industrie werden leistungsfähige Wasserstraßen von Bremen nach Kassel und von Bremen nach Hannover für das gesamte Stromgebiet der Weser bringen? Welcher Gewinn würde den Stromniederungen vom Standpunkte der Bodenproduktion aus der Kanalisierung erwachsen können? Welche Bedeutung besitzt die gleichmäßige, harmonische Hebung von Handel, Industrie und Bodenkultur, wie sie durch Kanalisierung der Ströme erreicht werden kann, für unsere gesamte Volkswirtschaft? Alle diese Fragen bedürfen einer eingehenden Untersuchung, an der es bisher offenbar mangelte.

Hier wollen wir nur die Frage zunächst betrachten: Welche Schwierigkeiten stehen der Kanalisierung der Leine und Aller entgegen?

Die Normalbreite der Leine zwischen Hannover und Bothmer ist auf 40 Meter festgestellt, eine Breite, die, wenn man die Steilheit der Flußufer den schrägen Böschungen der Kanäle gegenüberstellt, die meisten Binnenlandkanäle übertrifft.

Der Unterschied zwischen den Uferhöhen und dem mittleren Stromwasserstand des Flußlaufes beträgt 12—13 Fuß. Das Stromgefälle von Hannover bis Bothmer 32 Fuß.

Die mittlere Wassertiefe des Stromes beträgt bei niedrigem Stromwasserstande $\frac{1}{2}$ Meter; auf den meisten Strecken ist aber der Strom bedeutend tiefer.

Eine Aufstauung von 1 Meter zur Oberschleuse würde $1\frac{1}{2}$ Meter Fahrwassertiefe ergeben, die Unterschleuse würde dementsprechend 2 Meter Stauung haben.

Wenn wir von Hannover bis Bothmer acht Wehre und Kastenschleusen berechnen, voraussichtlich wird bei einer Anzahl von Wehren eine Stauung von $2\frac{1}{2}$ Meter zulässig sein, so würde die Wassertiefe, $1\frac{1}{2}$ Meter und darüber, ohne jede Schwierigkeit in der Stromrinne erreicht werden können.

Nehmen wir nun aber an, daß die Stauhöhe durchschnittlich auf $2\frac{1}{2}$ Meter gebracht werden kann. Wie der Oberbaudirektor Franzius die Stauhöhe in der Weser als zulässig annimmt, so würden wir eine Wassertiefe bis 2 Meter damit gewinnen können, ohne daß durch diese Hochstauung des Wasserpiegels die Schleusen und Stauanlagen sich erheblich verteuern würden. Es würden nur an den Stellen, wo eine Eindeichung der Ufer notwendig erscheint, Wasserabzüge nach den unterhalb liegenden Staurevieren geschaffen werden müssen.

Die Kosten für die Schleusen und Wehre, von denen kein einziges in der Stromrinne selbst erbaut zu werden braucht, die vielmehr sämtlich in den Begradungsdurchstichen angelegt werden können, würden sich hierdurch wesentlich reduzieren, also bei der Herstellung eine außerordentliche Kostenersparung möglich machen.

Die Kosten würden voraussichtlich nicht, wie Oberbaudirektor Franzius annimmt, auf 8mal hunderttausend, sondern etwa auf 2mal hunderttausend Mark zu stehen kommen. Wir begründen diese Kostenreduktion damit, daß die neuerdings erbauten Stauschleusen an der kanalisierten Ems für die Preise von 190 000 Mk. per Submission verdungen worden sind. Wir glauben sogar, daß der Sandboden des Emsgebietes für Stau- und Schleusenanlagen sich viel ungünstiger erweist, als der steife Marschboden der Leinemarschen. Die Kosten von sieben Schleusen im Leinethal würden demnach nur 1 400 000 Mk. betragen.

Die Schleufe bei Neustadt samt der dazu nötigen Kanalisation berechnen wir auf die dreifachen Kosten: 600 000 Mk., also für Stau- und Schleusenanlagen im Leinegebiet auf 2 000 000 Mk. In dem Allerthale von Bothmer bis Verden würden wir mit sieben Schleusen ausreichen. Bei den ungünstigen Bodenverhältnissen und bei der größeren Wassermasse des Stromes berechnen wir jede Schleufe mit 285 000 Mk., ergibt für die sieben Schleusen einen Kostenaufwand von 2 000 000 Mk.

Nach dieser Rechnung würde die Anlage von Stau und Schleusen von Verden nach Hannover nicht auf 11 400 000 Mk., wie der Oberbaudirektor Franzius annimmt, sondern, nehmen wir als Nicht-Techniker einen Zuschlag von 2 000 000 Mk., nur auf 6 000 000 Mk. zu stehen kommen. Die Länge des korrigierten Wasserlaufes von Aller und Leine soll nach Franzius noch zu 120 km angenommen werden.

Rechnen wir die Durchstiche zu einer Länge von 20 km und jeden Kilometer Durchstich auf 150 000 Mk., so würde die Kanalisierung behufs Begrabigung der Aller und Leine weitere 3 000 000 Mk. kosten.

Für den Grunderwerb der kanalisierten Strecken braucht nichts in Ansatz gebracht zu werden, da, wenn die Erdmassen aus den Durchstichen in toten Flußbetten der Serpentinien eingebettet werden, hier Grundstücke geschaffen werden, die einen viel höheren Wert haben, als die Flächen, welche zum Durchstich erworben werden müssen. Durch den Verkauf der frei werdenden alten Flußbette kann aus dem Erlös auch noch der größere Teil der Nebenkosten gedeckt werden.

Die Kanalisierung von Aller und Leine wird daher in ihrer Summa außerordentlich viel billiger kommen, als die Anlage eines Überlandkanals von Nienburg nach Lindhorst zum projektierten Rhein-Weser-Elbe-Kanal, der ohne Grunderwerbskosten nach der Berechnung des Oberbaudirektors Franzius 16 000 000 Mk. kosten soll, der für den Landbau absolut bedeutungslos ist, wogegen die Kanalisierung von Leine und Aller bei einem Flächenraume von 40 000 ha eine Bodenmelioration in Aussicht stellt, deren wirkliche Tragweite sich heute noch garnicht einmal vollständig übersehen läßt.

Die Schleusen und Staueinrichtungen an dem Emshäfen-Kanal würden bei den Wasserbauten an Aller und Leine etwa als gleichwertig in Rechnung gebracht werden dürfen.

Die Kanalisierung der Leine wird durch den tiefliegenden Marschboden sehr begünstigt. Nur an einer Stelle in der Nähe der Stadt Neustadt wird die Kanalisierung mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben, und zwar durch die unterirdisch anstehenden Felsen der Liasformation, die dort durch die Leine setzen. Ebenfalls würde dabei eine Verlegung oder Beseitigung der städtischen Mühle in Frage kommen.

Die mit der Leine verbundene Aller hat von Bothmer bis Verden

etwa eine Länge von 47 km, der Strom eine durchschnittliche Breite von 70 bis 80 Meter. Die dort scharf vorspringenden Stromserpentinien, welche durch Durchstiche begrabet werden müssen, sind erheblich viel unbedeutender, als die Durchstiche im Leinethal. Bei der Breite des Flusses sind ohnehin die Biegungen für die Schifffahrt lange nicht so hinderlich, wie bei der halb so breiten Leine. Das Allerbett ist nicht so tief eingeschnitten, als das der Leine.

An einzelnen Stellen würden Deiche anzulegen sein, die hinter den Deichen liegenden Wiesenflächen müssen nach den unterhalb liegenden Wehren durch Entwässerungsgräben trocken gelegt werden, kurz die Kanalisierung der Aller würde noch weniger Schwierigkeiten bieten, als die der Leine.

Die Kosten der gesamten Stromkanalisierung von Aller und Leine werden etwa durch die einjährigen Zinsen des zum Rhein-Elbe-Kanal erforderlichen Anlagekapitals somit gedeckt.

Allerdings würde dann die Stadt Hannover die Binnenhafenanlagen übernehmen müssen, die in ihrer notwendigen Verbindung mit den Bahngeliseisen einen Kostenaufwand von Hunderttausenden erfordern würden, ein Opfer, das bei Eintritt der Güterfrachtermäßigung von Bremen nach Hannover und umgekehrt von der Stadtgemeinde Hannover ohne Schwierigkeiten aufgebracht werden dürfte.

Es ist dabei im hohen Grade zu verwundern, daß man den Ausbau der natürlichen, weit billigeren Verbindungswasserstraße zwischen Hannover und Bremen auf Weser, Aller und Leine, die doch ganz unabhängig ist von der Erbauung des Rhein-Elbe-Kanals, nicht staatsseitig im Auge behalten hat, umsomehr, da hier eine alte vollberechtigte Wasserstraße vorhanden ist.

Die Stadt Bremen ist die älteste Seehandelsstadt, ihr Warenzug geht von der Meeresküste zu den Binnenlandplätzen, von welchen Hannover doch entschieden für Bremen einer der bedeutendsten ist. Die Seehandelsplätze verschieben ihre Güterfrachten von Norden nach Süden. Es ist thatsächlich nicht verständlich, weshalb man in Bremen für die Anlage des Rhein-Elbe-Kanals so hingerissen ist, der ja doch nur die Güter von Osten nach Westen verschiebt, also für den Hafenplatz Bremen nur eine sekundäre Bedeutung haben kann, wenn man nicht etwa annimmt, daß der Schiffsverkehr durch die Weser über Minden, durch den Rhein-Elbe-Kanal nach Hannover immer noch billiger bezüglich der Güterfrachten würde, als die entsprechende direkte Bahnverbindung von Hannover nach Bremen.

Die kanalisierte Aller und Leine bilden von Hannover bis Verden eine Wasserstraße, die immer noch 30 bis 40 km kürzer ist, als der Wasserweg Verden-Minden-Hannover.

Weshalb die Städte Bremen und Hannover in thatsächlicher Anerkennung ihres wirklich naheliegenden Interesses die Kanalisierung von Aller, Leine und Weser, als den wichtigsten Hebel für ihren Güterverkehr, nicht

selbst in die Hand genommen und die preussische Regierung nicht veranlaßt haben, diesem Wasserwege gegenüber ihre Schuldigkeit zu thun, das läßt sich nur begreifen, wenn man beobachtet, wie in einen großen Teil des deutschen Volkes ein gewisser Größenwahn gefahren ist.

Die $\frac{1}{4}$ Milliarde, welche die Erbauung des Rhein-Elbe-Kanals kosten wird, ist unseren Staatsfinanzen gegenüber eine Forderung, die gewissenhafte Volksvertreter im Abgeordnetenhaus vorläufig nicht bewilligen können, und wenn dann von den Kanalfreunden der kurzsichtige Einwurf gemacht wird, es wäre besser, daß das deutsche Kapital in unseren Kanälen angelegt würde, als in schlechten ausländischen Papieren, dann muß man sich doch sagen, daß die Kapitalisten, welche in leichtfertiger Verblendung hohe Zinsen zu erlangen suchen, doch ihr Kapital nicht in Kanalbauten anlegen werden, die geringere Zinsen versprechen, als unsere sichersten Staatspapiere.

Die Hoffnung der Gruppe, welche die Binnenlandkanäle zur Verbilligung der Massenfracht auf die Erde zu zaubern vermeinte, scheint ja auch thatsächlich sehr heruntergegangen zu sein; wir verweisen auf den in der Anmerkung abgedruckten Artikel der sonst kanalfreundlich gesinnten „Berliner Börsenzeitung“ vom 12. Dezember 1894 (S. 35).

Die Vorteile, welche die Kanalisierung der Aller, Leine und Weser der landwirtschaftlichen Produktion in den Strommarschen bringen würden, sind so großartig, daß sie möglicherweise daraus die Vorteile, die Handel und Industrie dadurch gewinnen, in den Schatten stellen.

Um hierfür ein richtiges Verständnis zu erhalten, müssen wir einen Kulturrückblick in das jetzt zu Ende gehende Jahrhundert werfen, in welchem wir Menschen es verstanden haben, den von der Natur geschaffenen Wasserhaushalt in eine Wasservergeudung umzugestalten. Unsere Ströme, größeren und kleineren Flüsse, unsere Bäche, unsere Quellen und vor allem unsere zahlreichen künstlichen Gräbenetze mit den eingeleiteten Ackerdrainagen, sie bilden zusammen ein großes Saugwurzelnetz, das die gesamte Bodenfeuchtigkeit auf möglichst direktem Wege dem Meere zuführt.

Fangen wir bei den großen Strömen an, so finden wir, daß sie sämtlich durch Kunstwasserbauten in ihren Stromrinnen so ausgetieft sind, daß der Wasserspiegel derselben, namentlich da, wo keine unterirdische Gebirge der Stromrinnenvertiefung im Wege standen, nicht um Fuß, sondern um Meter tief gesenkt sind.

Diese Austiefung unserer Wasserrinnen zieht sich vom Meere bis zum Berglande. Bei den kleineren, nicht schiffbaren Gewässern, welche bei den Verkoppelungen und Gemeinheitsteilungen, deren Kanalisierung ja jetzt fast allerorten durchgeführt, ist die Entwässerung der gesamten Bodenoberfläche so bemerkbar geworden, daß die vielen trockenen Jahre der Neuzeit sich als eine dauernde klimatische Veränderung erweisen.

Die Bodenentwässerung, als solche, ist ja bei allen Ackerkulturen eine Nothwendigkeit. In den Stromthälern aber haben die trockenen klimatischen Verhältnisse und vor allen Dingen die Senkung der Stromrinnen und das damit verbundene Sinken des Grundwassers einen überaus nachtheiligen Einfluß auf die Grasproduktion der Wiesen und Weiden ausgeübt; dazu kommt, daß durch diese Wasserregulierungen die andauernden fruchtbringenden Winterfluten ganz verschwunden sind, um als einzelne zerstörende Hochfluten noch zu erscheinen.

Hier hat das einseitige Eingreifen der Menschenhand in die Natur große Schäden erzeugt. Nachdem wir dieselben erkannt haben, ist es notwendig, daß unser Wasserhaushalt, der durch staatliche Eingriffe den Strommarschen gegenüber im landwirtschaftlichen Interesse geschädigt worden ist, auch staatsseitig wieder geordnet werde. Wir dürfen das Wasser bei seiner letzten Etappe in den Stromthälern nicht unbenutzt dem Meere zuschieben und die Stromniederungen, die nach Wasser schwachen, verdorren lassen. Wir müssen diese Gabe Gottes, das Wasser, in den Stromthälern festhalten, wir müssen es ausnutzen mit allen den Düngstoffen, die unsere kulturelle Entwicklung den Strömen zuführt.

Diese Ausnutzung unseres Stromwassers soll in erster Linie dadurch erfolgen, daß wir alle Ströme, bei denen die Möglichkeit vorliegt, sie vor Wehre und Schleusen zu bringen, in ihren Stromrinnen aufhalten und stauen und somit die Ströme zu Schiffahrtszwecken zu kanalisieren, um das dadurch überschüssig werdende Stromwasser für die Bodenproduktion ausnutzen zu können.

Die Kanalisierung der Aller und Leine und die dadurch zu erreichende Bodenmelioration in den Stromthälern dieser Flüsse.

Wir haben ja an dieser Stelle zunächst nur die Kanalisierung von Aller, Leine und Weser in Vorschlag gebracht. Wir sind aber der Überzeugung, daß in Deutschland noch eine ganze Reihe von Flüssen sowohl im Interesse der Schiffahrt, als auch im Interesse der Wasserausnutzung zu Bodenkulturzwecken kanalisiert werden können.

Der Emshäfen-Kanal, der ja fast vollendet ist, hat in seiner Anlage auf Bodenkulturzwecke Rücksicht genommen; leider ist das Emsgebiet eins der wenigst fruchtbaren in Deutschland, wo das an sich wenig fruchtbare Emswasser lange nicht so vorteilhaft verwandt werden kann, als wie das an Schlamm und Düngstoff reiche Leinewasser und Weserwasser. Aller und Leine sind Flüsse dritten Ranges. Die eingreifende Menschenhand kann sich ohne zu große Schwierigkeiten derselben voll und ganz bemächtigen. Die künstliche Stauung der Stromrinnen führt zunächst dazu, das Grundwasser

zu heben und damit große unterirdische Reservebehälter zu bilden, die durch ihre unterirdischen Ausdünstungen den Wiesenfräutern und Gräsern und durch die atmosphärischen Niederschläge in unseren Marschen die Feuchtigkeit bieten zu freudigem Wachstum. Feuchte Weide- und Wiesenflächen bilden aber gleichsam ein Regulativ für unsere ganzen klimatischen Verhältnisse.

Die Anstauung der Stromrinne bis zu einem gewissen Höhepunkte giebt uns in den Leine- und Allermarschen, unter Zuhilfenahme des natürlichen Gefälles, die Mittel in die Hände, das gesamte überschüssige Stromwasser, bevor es in der Stromrinne zum Abfließen kommt, durch Einleitung in große Staureviere oder sogar durch Benutzung zu Kieselzwecken zur Ausnutzung zu bringen.

Durch die Begradung der Ströme zu Schiffahrtszwecken wird für eine planmäßige Staubeewässerung erst die rechte Grundlage gelegt. Neben den Zuleitungskanälen zu Bewässerungszwecken wird es notwendig sein, für die Hochfluten neben der Stromrinne eine freie Flutbahn, die außerhalb der Stromrinne liegt, offen zu haben, obgleich der Hochwasserabfluß nach Aufhebung der Nadelwehre bei der Verkürzung des Stromlaufes ein unendlich viel rascherer sein wird als wie bei den jetzigen Verhältnissen, wo die Flüsse in ihren Serpentinien einen mehr als zweimal so langen Lauf machen. Wir sind der Ansicht, daß, wenn das gesamte Leinewasser zur Ausnutzung kommen sollte, dann die Leinemarschen imstande sind, auch der weiten Alpeniederung noch einen Teil desselben an die, zwischen Aller und Leine liegenden Alpebruchniederungen abzugeben. Bei den früheren Bewässerungsplänen, die ja immer nur auf die Entnahme von Hochwasser berechnet waren, würden die Bruchbewohner voraussichtlich nie auf die Anlage der Kosten gekommen sein; sollte ihnen aber ein bestimmtes Wasserrecht zugesichert werden, läßt sich Gewinn und Kosten so genau abwägen, daß eine solche Bodenmelioration als vollständig gesichert erscheinen muß! Bei den höchsten Hochfluten führt die Leine 1000 Kubikmeter in der Sekunde, bei dem niedrigsten Stande des Sommerwassers nur 15—25 Kubikmeter. Der mittlere Winterwasserstand dürfte etwa 100 Kubikmeter haben.

Wir sind überzeugt, daß eine Anzahl häuerlicher Grundbesitzer in den Leine- und Allermarschen derartige Vorschläge mit Mißtrauen betrachten wird, aber bei solchen großartigen Bodenverbesserungen, die in erster Linie vom Staate in die Hand genommen und wo eine neue, noch nie dagewesene Ausnutzung des Wassers stattfindet, da muß jeder engherzige Eigennutz beiseite gestellt werden.

Das Stromwasser und die Düngemassen, die es enthält, sollen eben im allgemeinen volkswirtschaftlichen Nutzen zur Verwendung gebracht werden.

Hier handelt es sich nur um die Frage: sind durch die Schöpfung die Wege gebahnt, um das Stromwasser in den Bruchniederungen zur Ver-

wertung zu bringen, und kann das Wasser in den Marschniederungen ohne große Schäden entbehrt werden? Dann gehört es auch denjenigen, die instande sind, es hoch und intensiv auszunutzen; dazu findet sich in dem Alpebruche thatsächlich die Gelegenheit.

In zwei verschiedenen Zeiten ist die Bewässerung des Alpebruches durch Leinewasser angestrebt.

Es war Ende der vierziger Jahre, als Herr von Honstedt die Bewässerung des Alpebruches auf Grund von Vermessungen und Nivellements angeregt hatte. Zu Anfang der siebziger Jahre hat die jetzige Königlich preussische Regierung durch den erst kürzlich verstorbenen Wasserbau- rath Heß einen Plan für die Bewässerung des Alpebruchs ausarbeiten lassen, dieser Plan dürfte bei Kanalisierung der Leine durch die schon angedeutete Anzahl von Schleusen und Wehren sehr wohl zur Ausführung gelangen können.

Welche Bedeutung in der Gegenwart aber die Ausnutzung des Stromwassers zu Bodenkulturzwecken besitzt, das ersehen wir einfach aus der Thatsache, daß allein das Straßenkanalnetz der Stadt Hannover jährlich Düngemassen im Werte von annähernd einer Million Mark der Leine zuführt.

Außerdem führen aber die zahlreichen Zuckerfabriken und sonstige Fabrik-Etablissements dem Flusse massenhafte Düngstoffe zu. Zu allen diesen dem Stromwasser zugeführten künstlichen Düngstoffen kommen nun noch die Schlammengen von Sinkstoffen, welche Regen und Schneewasser den Ackerabhängigen des fruchtbaren Oberlandes entnehmen und dem Flachlande zuführen.

Alle diese, dem Stromwasser zugeführten Düngstoffe durch Stau- und Rieselanlagen der Bodenproduktion wieder zuzuführen, da wo die Möglichkeit dazu gegeben ist, das ist die Aufgabe des einzelnen. Die Aufgabe des Staates ist, hierzu die Wege anzubahnen.

Abgesehen von den Düngstoffen, die das Wasser enthält, hat dasselbe für den Marschboden, der ja eine große Reserve pflanzenernährender Stoffe besitzt, schon zur einfachen Anfeuchtung in den Zeiten, wo die Wiese sich zum zweiten Grummet- und ersten Heuschnitt mit Gräsern bedeckt, einen unbezahlbaren Wert, namentlich in allen trockenen Jahren.

Wenn wir nun berechnen, daß die Leine in der Herbst-, Frühjahrs- und Winterszeit, in den acht Monaten von Oktober bis Mai, eine Wassermasse von 6000 Kubikmeter in der Minute führt und wir diese Wassermassen sämtlich zur Ausnutzung bringen können, so ist es außer Frage, daß wir bei jedem Niederwasserstande die gesamten Leinemarschen während der Dauer des Winters unter Wasser setzen können, wenn eben die Marschen durch Staudeiche den Höhenverhältnissen entsprechend in Staureviere eingeteilt werden. Die Staureviere der gesamten Marschen erhalten später festzustellende Wasserzuleitungen, welche wo möglich den Rändern der Geest entlang geführt werden.

Der Abfluß der einzelnen Staureviere geht für gewöhnlich nach den unterhalb liegenden Wehren in die Stromrinne zurück. Die gleichmäßige Verteilung des frischen Düngewassers wird durch ein Regulativ geordnet.

Rechnen wir nun, daß die gesamten Aller- und Leinemarschen von Hannover bis Verden etwa einen Flächeninhalt von 90 000 Morgen haben, rechnen wir weiter, daß außer dem wirklichen Marschboden, der heute im Bereich der Strominundation liegt, noch wenigstens 40 000 Morgen Seeftboden in den Diluvialniederungen von Aller und Leine vorhanden sind, auf welchen dem Niveauverhältnisse nach jedes Kubikmeter fruchtbaren Stromwassers in den Flußthälern nutzbar gemacht werden kann, so wird die Ausnutzung des Stromwassers in den Flußthälern der Aller, Leine und Alpe eine großartige landwirtschaftliche Errungenschaft sein, die selbst vom volkswirtschaftlichen Standpunkte für Stadt und Land Hannover eine viel größere Bedeutung haben wird, als man bisher geahnt hat.

Daß aber die Verbesserung der Aller- und Leinemarschen durch die künstliche Ausnutzung des Wassers die heutigen Durchschnittserträge der Wiesen mehr als zu verdoppeln imstande sind, das ist ganz außer allem Zweifel, umso mehr, als die Leinemarschen um die Hälfte der früheren Gras- und Weideerträge herunter gegangen sind. Wir dürfen aber sogar hoffen, durch die Kanalisierung und künstliche Ausnutzung des Leinewassers mit seinem erhöhten Düngerhalte noch höhere Graserträge zu erzielen, als die Marschen früher in ihrem urwüchsigem Zustande geliefert haben.

Die Melioration des Alpebruches würde voraussichtlich dahin führen, die entwässerten, zu Heidewuchs übergehenden Bruchflächen zu Wiese- und Weideflächen umzugestalten, die für die Viehhaltung nicht den doppelten, sondern den achtfachen Ertrag, den heutigen Verhältnissen gegenüber, liefern würden. Anscheinend liegt hierin eine zu starke Auftragung der zu erwartenden Erträge. Wer aber das Alpebruch vor seiner Entwässerung gekannt hat, und weiß, wie dankbar dieser Bruchboden bei der nötigen Bodenfeuchtigkeit und bei einiger Düngerezufuhr ist, der weiß, daß wir oben nicht zu viel behaupten und den zu erhoffenden Ertrag nicht zu hoch bemessen haben.

Wenn man nun aber erwägt, daß die zunächst zu Zwecken der Schifffahrt vorzunehmende Kanalisierung der Aller und Leine eine so großartig dastehende Hebung der Bodenproduktion auf den Marschniederungen der Stromthäler und auf dem Bruchboden der Alpeniederung hervorbringen kann, und wenn man dann weiter erwägt, daß diese Bodenproduktion nach Herstellung der Bewässerungsanlagen zunächst ohne jede Arbeitskraft die Grundlage für eine Doppelung des Viehstandes legt, wenn man drittens ins Auge faßt, daß die Grasproduktion zuerst durch die Viehhaltung ausgenutzt wird, dann in zweiter Linie aber Düngemassen erzeugt, die die Grundlage dafür bieten, große, bisher in Heide und Bruch liegende Flächen

zu ertragreichen Ackerfeldern umzuschaffen, sodaß nicht allein die Erträge der Viehwirtschaft, sondern auch die Erträge des Kornbaues in den anliegenden Gegenden in großartiger Weise sich steigern würden, wenn man erwägt, daß dies alles durch eine verständige Ausnutzung des Flußwassers und der darin enthaltenen Dünge Stoffe, die jetzt unbenutzt dem Weltmeere zufließen, erreicht werden kann, dann muß man mit einiger Beschämung auf die deutsche Land- und Volkswirtschaft blicken, die heute ihre Acker und Leine noch nicht annähernd so ausgenutzt, wie es vor 3000 Jahren schon die alten Babylonier und Aegypter mit ihrem Euphrat und Nil gemacht haben.

Statt dessen jagen wir auf dem Gebiete der Volkswirtschaft unklaren Phantomen nach und zwar bei Dingen, die bereits rechenmäßig klargestellt sind.

Es ist durch zahlreiche Autoritäten festgestellt, daß die Behauptung der Kanalliebhaber, unsere Eisenbahnen ständen bereits an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit, sich als eine absolute Täuschung erweist. Es ist mit ebenso großer Sicherheit nachgewiesen, daß die zweite Behauptung der Kanalfreunde, die Kanäle würden den Staatsbahnen keine Frachten nehmen, sondern nur den Verkehr vergrößern, ebenso irrtümlich ist; wir verweisen dabei auf das mehrfach angezogene Werk des Geh. Regierungsrat Ulrich. Endlich ist nachgewiesen, daß die Eisenbahnen bei Organisation von Schleppezügen ihre Frachten bis zu einem bestimmten Satze ermäßigen können, bei dem sie imstande sind, mit den Kanälen zu konkurrieren. Auch hierüber liegen zahlreiche Nachweisungen von Sachautoritäten vor. (Richard Koch: Die Transportbedingungen für organisierten Massen-Güter-Verkehr, Wiesbaden 1889, Seite 63, Schlußbetrachtungen.)

Trotz dieser Thatsachen versuchen die Kanalfreunde die deutsche Industrie zu bewegen, neue Kanalnetze zu fordern, weil man glaubt, daß wirtschaftlich besser situierte Länder, wie England und Frankreich, ihre Überlegenheit auf dem Gebiete von Handel und Industrie ihren Kanalverbindungen verdanken, ohne dabei die nüchterne Wirklichkeit rechenmäßig vom volkswirtschaftlichen Standpunkte ins Auge zu fassen.

Die Erbauung der Kanäle hat in den so lange Meeresküsten besitzenden England und Frankreich schon Handel und Industrie großgezogen, als die Eisenbahnen den Güterverkehr noch nicht beherrschten.

Das deutsche Volk hat in der letzten Hälfte unseres Jahrhunderts seine volle Arbeitskraft darauf verlegt, die Verkehrsverhältnisse durch den Bau des großartigen Eisenbahnnetzes, das den deutschen Boden überspannt, auf nie geahnte Höhe zu bringen. Fortwährend werden noch die Lücken ausgefüllt. Will man noch mehr thun, so sind zum Import und Export von und nach den Meeresküsten zunächst die Ströme und Flüsse als die natürlichen Wasserstraßen vorhanden. Sie neben den Eisenbahnen nutzbar zu machen, ihre Wassertiefe durch eine Kanalisierung soweit zu erhöhen, daß

der Gütertransport auf dem Wasserwege den Staatsbahnen gegenüber konkurrenzfähig wird, das ist in Bezug auf den Binnenverkehr die Aufgabe für die kommende Periode.

Wir verweisen auf einen Artikel der „Berliner Börsenzeitung“ vom 11. Dezember 1894, der nachweist, daß der Güterverkehr auf der Weser nicht durch Ketten-schiffahrt, sondern durch Kanalisierung des Stromes gehoben werden kann.

Aus der „Berliner Börsenzeitung“ vom 11. Dezember 1894: Hann. Münden, den 10. Dezember 1894. Es ist schon früher einmal geplant worden, auf der oberen Weserstrecke eine Ketten-schleppschiffahrt einzurichten, um dadurch die Frachten auf der Weser von hier bis Bremen zu ermäßigen. Vor kurzem haben die Interessenten der Weserschiffahrt diese Frage aufs neue in Erwägung gezogen. Wenn der Zweck der Ketten-schiffahrt hauptsächlich darin besteht, Schiffe auf flachen Strömen mit starkem Gefälle durch möglichst geringe Kraftaufwendung bergwärts zu schleppen und daß dies in der Weise ausgeführt wird, daß ein Dampfer sich an einer ins Strombett gelegten Kette hinaufwindet, so muß es einleuchten, daß besonders die Weserstrecke von Minden in Westf. bis hier sich besonders zur Anlage der Kettenfahrt eignet. Der Hauptvorteil der Kettendampfer besteht aber besonders darin, daß sie bei Anwendung derselben Maschinenkraft wie andere Dampfer erheblich mehr, nämlich etwa die doppelte Schleppkraft entwickeln, als diese, und daß deshalb ein solcher Kettendampfer, welcher nur etwa die gleiche Schleppkraft entwickeln soll wie ein Schrauben- oder Raddampfer, eine erheblich kleinere und leichtere Maschinen- und Kesselanlage nötig hat, weit flacher als jene Dampfer geht und weit weniger Kohlen verbraucht. Die Hauptnachteile der Kettendampfer liegen aber in den hohen Kosten der Anlage und der Unterhaltung. Nach einer von sachmännischer Seite aufgestellten Rentabilitäts-Berechnung erfordert die Kettenanlage von Minden in Westf. bis hier folgende Kosten: Für eine 26 mm starke Kette mit Schließern einschließlich Legen und Aenderung der Führen auf der vorbelegten 200 Kilometer langen Strecke per Kilometer 5000 Mk. gleich 1 000 000 Mk., für die Erbauung von sechs Kettendampfern mit Reserve-teilen und Betriebseinrichtungen à 100 000 Mk. = 600 000 Mk., zusammen 1 600 000 Mk. Diese Summe hat jährlich aufzubringen $3\frac{1}{2}$ Prozent Zinsen = 56 000 Mk., Amortisierung der Kette (Verbrauch in 15 Jahren) = 65 000 Mk., Amortisierung der Dampfer (7 Prozent) = 42 000 Mk., Betriebskosten der 6 Dampfer (Löhne, Kohlen, Schmiermaterial, Reparaturen, Versicherung, Unkosten) à 30 000 Mk., allgemeine Betriebskosten, Saläre, Abgaben, Steuern = 17 000 Mk., zusammen 260 000 Mk. Die Schlepplöhne, welche gegenwärtig auf der Strecke Minden—Münden vereinnahmt werden, sind auf jährlich 80 000 Mk. anzuschlagen. Wenn also künftig 360 000 Mk. aufgebracht werden sollen, so müßte sich der Verkehr wenigstens vervierfachen. Dies wird jedoch selbst bei Anschluß der Fulda-schiffahrt durch die Schleusen von hier bis Kassel in Zweifel gezogen, so lange die Oberweser nicht genügend vertieft ist. Da die Anlage der Kettenfahrt aber vorwiegend den Zweck verfolgt, die Frachtsätze zu vermindern und letztere schon jetzt in freier Konkurrenz mit Raddampfern, die sich in der Technik der Neuzeit erheblich vervollkommenet haben, von früher 1,20 Mk. per 100 Kilogr. auf der Strecke von Bremen nach Minden auf durchschnittlich 70 Pf. per 100 Kilogr. herunter gegangen sind, so ist dieses Ziel bereits erreicht. Dabei ist übrigens zu erwähnen, daß in einem Teile der Oberweser, und zwar auf den der Schiffahrt am meisten Schwierigkeit bereitenden Stellen, nämlich an den „Latforder Klippen“, thätjächlich eine ins Flußbett gelegte Kette zur Verwendung kommt, daß aber hier neben der Kette auch noch die Räder der Dampfer

langsam mitarbeiten. Aus all diesen Gründen hat die freie Vereinigung der Weser-
schiffahrts-Interessenten kürzlich beschlossen, von der Einführung einer größeren Ketten-
schiffahrt auf der Oberweser Abstand zu nehmen, dagegen die Vertiefung der Oberweser
durch Kanalisierung zu erstreben.

Dabei wird man auch der Bodenproduktion nützen. Und das ist mit das
wichtigste. Arbeiten wir auf der Bahn weiter, unsere nationale Arbeitskraft
allein auf die Verkehrsverhältnisse zu werfen, befördern wir nur Handel und
Industrie, lassen wir unsere Bodenproduktion unberücksichtigt, dann ist es
unabweislich, daß unser nationales Vermögen zurückgehen wird.

Die Erzeugnisse der Bodenproduktion sind unbedingt für die dauernde
Erhaltung unseres Volkes notwendig. Wir wollen auch der industriellen
Produktion, soweit sie einheimische Rohstoffe verwertet, und importierte Roh-
stoffe veredelt, ihre volle und ganze Berechtigung zugestehen, aber sie ist
aus den schon zu anfang unserer Arbeit gezeigten Gründen allein nicht im-
stande, das deutsche Volk in seiner Machtstellung zu erhalten und in seinen
Grundfesten und Traditionen deutsch bleiben zu lassen.

Handel und Industrie können nur dann einseitig bei der Erhaltung
eines Staates in den Vordergrund treten, wenn er Kolonien besitzt, wie
England und Holland, und ferner durch seine geographische Lage gegen
fremde Vergewaltigung geschützt wird.

Die deutsche Nation hat nicht kolonisiert, die deutsche Geschichte zeigt
uns, daß wir Gewehr bei Fuß die deutschen Grenzmarken verteidigen müssen.
Die Vorsehung hat uns Deutsche zu einer Landbau treibenden Nation ge-
macht. Wir haben das Recht und die Begabung, als Handels- und Indu-
strievoik unter den Nationen in der Welt die uns gebührende Stellung zu
behaupten, aber wir dürfen von diesen beiden Erwerbsfaktoren nicht unsere
Existenzfrage abhängig machen.

Bei der Kanalisierung der Flüsse geht nun die für uns wichtigste
Erwerbsquelle, die Bodenproduktion, nicht leer aus.

Arbeiten wir einseitig auf den Bahnen weiter, die den Landbau seinem
Schicksal überlassen, vergeuden wir unsere nationalen Arbeitskräfte und
Kapitalien in Binnenlandkanälen, die unsere Flüsse auffaugen und die Boden-
produktion schädigen, fördern wir damit die für das Ausland arbeitende
Industrie und die Anhäufung bezugsloser Arbeitermassen in den Großstädten,
so sind wir damit auf dem rechten Wege, unsere soziale Krankheit weiter
auszubilden und zu verschärfen. Wir fördern die Ansammlung des Groß-
kapitals in den Händen einzelner, erreichen aber damit nur, daß die Masse
des Volkes und vor allem unser notleidender Bauernstand weiter verarmt,
er, der die feste Grundmauer bildet für unser monarchisches Staatsgebäude
und bilden muß! Mit der zunehmenden Verarmung des Bauernstandes
weicht seine Liebe zur Scholle, er zerbröckelt und die einzelnen Steine fallen
auseinander, um vom Sumpf des Sozialismus verschlungen zu werden.

Welch ganz anderes volkswirtschaftliches Zukunftsbild entrollt sich vor uns, wenn wir unser Kapital und unsere Arbeitskraft in der Kanalisierung unserer Ströme und Flüsse anlegen, welche den Eisenbahnen gegenüber zu minderwertigen Wasserstraßen heruntergedrückt sind, um sie wieder durch Stau- und Wehranlagen zu Wasserwegen zu erheben, welche die Güterverschiebung vom Meere bis zum Binnenlande im Interesse des Handels verbilligen und dadurch neben den Seehäfen Bremen, Bremerhaven die Uferstädte an Weser und Leine bis nach Hannover und Kassel hinauf wieder zu Binnenhafentplätzen machen, wie sie die Stromschiffahrt in ihrem ersten Ursprunge hat entstehen lassen.

Hierbei wird sich Handel und Industrie gleichmäßig in den ganzen Stromthälern heben, hierbei wird aber auch der Landbau nicht leer ausgehen. Milliarden von Kubikmetern fruchtbaren Wassers werden durch diese Kanalisierungen der Ströme zu Bodenmeliorationszwecken verfügbar.

Die zur Kanalisierung notwendig werdenden Arbeitskräfte und Kapitalien sind nur ein Bruchtheil von den Kosten, welche die Erbauung der großen Überlandkanäle fordern. Handel, Industrie und Landbau würden gleichmäßig daraus Nutzen ziehen und würden infolge dieses Nutzens imstande sein, den Staat, der die Hand zu ihrer neuen Hebung geboten hat, durch Tonnengelder und Wasserrentenzahlung zu entschädigen.

Hier liegt aber auch dem Staate als gesetzlich verpflichtetem Erhalter der Stromschiffahrt und als natürlichem Beförderer seiner eigenen Bodenproduktion eine moralische Verpflichtung ob, denn mit dieser Kanalisation fördert der Staat die gesamte Volkswohlfahrt im rechtlichen und konservativen Sinne; hiermit schafft er durch die wachsende Bodenkultur einen mächtigen Bauernstand, der dem Vaterlande Brot zur Nahrung und Rasse zum Streite liefert, dessen kräftige Söhne den inneren und äußeren Feinden des Vaterlandes als rechte Streiter entgetreten können.

Hiermit schützt der Staat die Stromthäler in ihren althergebrachten rechtlichen Wasserbesitzen, während bei der Füllung der Überlandkanäle die Flußthäler ihres Wasserbesitzes beraubt werden.

Dürfen wir der Hoffnung leben, daß Preußen und die deutschen Staaten ihre volks- und staatswirtschaftliche Politik zunächst auf dem Gebiete der Wassergesetzgebung dahin lenken, den bestehenden Besitz am Wasser im gleichmäßigen Interesse des Handels und des Landbaues zu schützen?

Wir wagen, dieser Hoffnung Raum zu geben, da die gegenwärtige Regierung erklärt hat, keine Überstürzungen auf dem Gebiete der Gesetzgebung vorzunehmen.

Wir hoffen daher, daß der gegenwärtig vorliegende Entwurf eines neuen Wassergesetzes nicht zum Gesetze wird.

An Euch ihr Bauern und Großgrundbesitzer in den Weser-, Aller- und Leinemarschen sind diese Mahnworte gerichtet. Wachtet auf von dem Schummer, in welchen die Interessenvertretung des deutschen Landbaues geraten war.

Die Hebung und Wiederbelebung der deutschen Landwirtschaft ist die Aufgabe des kommenden Jahrhunderts. Der fernere Niedergang der deutschen Landwirtschaft ist gleichbedeutend mit der wachsenden Zerstückung des Deutschtums.

Schafft, daß eure Ströme mächtige Handels- und Verkehrsadern werden. Hütet aber eure Wasserrechte zu Nutz und Frommen der Bodenproduktion.

Bleibt wahre deutsche Patrioten. Ringt danach, daß der Landbau in deutschen Landen dem Handel und der Industrie als ebenbürtiger Faktor zur Seite treten kann, damit die gesamte deutsche Volkswirtschaft gesunden und gedeihen kann.

Die Kanalisierung unserer Ströme und die damit verbundene Ausnutzung des Wassers für das Verkehrsleben und für die Bodenproduktion, das ist der wirtschaftliche Fortschritt, den wir hier in unseren Stromthälern anstreben müssen. Wir dürfen die Zuversicht hegen, daß die Kanalisation der Ströme der Erbauung der Binnenlandkanäle vorausgehen wird.

Der neue Entwurf eines Wassergesetzes für Preußen.*)

Der Entwurf zu dem preussischen Wassergesetze und seine Begründung sind ins Land hinausgeschickt, um von den Erwerbsständen, für welche das Wasserrecht ein praktisches Interesse haben kann, beurteilt zu werden. Unsere Regierung hat offenbar dabei die Absicht gehabt, ein solches einschneidendes Gesetz mit den wirklichen Interessen der Erwerbsstände in Einklang zu bringen.

Man hat Handel, Landwirtschaft und Industrie in ihren besonderen Interessen hören wollen, um erst dann das Gesetz — vielleicht in veränderter

*) Wir geben nachstehend die uns am meisten interessirenden §§ des Entwurfes des preussischen Wassergesetzes:

§ 44. Der Eigentümer eines Wasserlaufes ist verpflichtet, dessen Benutzung sowie eine zum Zwecke der Benutzung vorzunehmende Veränderung gegen vollständige Entschädigung zu gestatten, wenn der aus dem Unternehmen zu erwartende Nutzen den Nachteil des betroffenen Eigentümers erheblich überwiegt und das beabsichtigte Unternehmen anders nicht zweckmäßig ausgeführt werden kann.

Unter denselben Bedingungen müssen sich bei Untersuchungen zur Ent- oder Bewässerung von Grundstücken oder zu Triebwerkszwecken die Eigentümer der Ufergrundstücke und der sonst von den Unternehmen betroffenen Grundstücke die Anlage der erforderlichen Ab- oder Zuleitungen, Stauanlagen und sonstige Werke gefallen lassen.

Auf Gebäude und eingefriedigte Hof- und Gartenräume findet diese Vorschrift keine Anwendung.

§ 45. Unter den in § 44, Absatz 1 bezeichneten Bedingungen kann auch die Mitbenutzung einer vorhandenen Stauanlage, oder soweit eine solche Einschränkung ohne dauernde Beeinträchtigung des Betriebes möglich ist, die Festsetzung bestimmter, von den Stauberchtigten einzuhaltender Benutzungszeiten gefordert werden.

Kann die Mitbenutzung nur bei entsprechender Änderung der brauchbaren Einrichtung der Stauanlage erfolgen, so muß sich der Inhaber des Stauwerkes die Ausführung der Veränderung auf Kosten des Antragstellers gefallen lassen.

§ 68. Das Recht zur Benutzung oder Veränderung eines Wasserlaufes kann, soweit es nicht unmittelbar in diesem Gesetze begründet ist, nur durch Verleihung nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen erworben werden.

§ 69. Die Verleihung darf nur für solche Unternehmer erteilt werden, welche wirtschaftliche Zwecke verfolgen und denen ein bestimmter Plan der Benutzung zu Grunde liegt.

§ 70. Wird für mehrere Unternehmungen, welche nebeneinander nicht bestehen können, die Verleihung beantragt, so entscheidet, wenn eine Teilung der verfügbaren Wassermenge oder die Festsetzung verschiedener Benutzungszeiten oder geeigneter Betriebs-

Form — zur Vorlage zu bringen oder möglicherweise die Vorlage des Gesetzes ganz auf eine spätere kommende Zeit zu vertagen.

Vom Standpunkte des konservativen Rechtes und der deutschen Gemeinfreiheit erwarten wir, daß dieses Gesetz überall nicht zur Vorlage kommt, da die gesamten Interessen des Grundbesitzes und des Landbaues nicht so vertreten sind, wie der deutsche Bauernstand berechtigt ist, dies zu fordern, wenn er im Staate der Träger des konservativen, monarchischen Gedankens sein und bleiben soll. — Der Wunsch, daß diese Gesetzesvorlage nicht bestätigt werden möge, ist in den westlichen Provinzen des preußischen Staates, Rheinland, Westfalen, Hannover zum Durchbruch gekommen. Die Stellung, welche die östlichen Provinzen der Wassergesetzesvorlage gegenüber einnehmen, scheint eine weniger schwierige zu sein.

Der Grundgedanke des Gesetzes drängt auf eine Verstaatlichung der gesamten Wasserrechte mit dem klar durchsichtigen Hintergrunde, die Ausnutzung des Wassers und der Wasserkräfte in erster Linie unserer Industrie zugänglich zu machen. In der Ausführung zu dem Gesetze wird zwar von thunlichster Schonung der bestehenden Wasserrechte gesprochen, und wir haben tatsächlich zu der jetzigen Regierung das Vertrauen, daß sie die bestehenden Rechte der Grundbesitzer schonen würde. Es wäre doch aber sehr gewagt,

einrichtungen der wirtschaftlichen Interessen beantragt wird, zuerst die Bedeutung des Unternehmens für das öffentliche Wohl, demnächst die wirtschaftliche Bedeutung.

§ 72. Fischereiberechtigte haben kein Widerspruchsrecht gegen die Verleihung, unbeschadet der ihnen etwa zustehenden Entschädigungsansprüche.

§ 78. Die Bekanntmachung muß unter Hinweis auf den Ort, an welchen von den ausgewählten Erläuterungen und Zeichnungen Einsicht genommen werden kann, die Aufforderungen enthalten, etwaige Einrichtungen gegen das Unternehmen binnen drei Monaten, von den in der Bekanntmachung angegebenen Termine an gerechnet, bei dem Wasseramte anzubringen.

Die Bekanntmachung hat unter Verwarnung zu erfolgen, daß diejenigen, welche sich in bestimmter Frist nicht gemeldet haben, in Bezug auf eine durch das Unternehmen zu bewirkende Beeinträchtigung früher verliehener Rechte oder der in Titel 4 bezeichneten Nutzungsrechte, sowohl ihres Widerspruchsrechtes, als des Anspruches auf Entschädigung verlustig gehen, im übrigen aber das Widerspruchsrecht gegen das Unternehmen verlieren und nur die im § 87 bezeichneten Ansprüche behalten.

§ 95. Der Staat ist berechtigt, an Strömen und Schifffahrtskanälen die aus Gründen des öffentlichen Wohles erforderlichen Veränderungen vorzunehmen.

Die den Anlieger hierbei obliegenden Verpflichtungen bestimmen sich nach den Vorschriften der §§ 114—124, 126 und 135.

§ 96. Handelt es sich um Veränderungen, durch welche der natürliche Wasserstand oder der Wasserlauf mittelst künstlicher Anlagen eine wesentliche Veränderung erleiden (Kanalisation, Verlegung des Flußbettes u. s. w.), so ist das beabsichtigte Unternehmen durch das Kreisblatt derjenigen Kreise oder in ortsüblicher Weise in denjenigen Gemeinden öffentlich bekannt zu machen, auf deren Bezirk sich das Unternehmen erstreckt.

dieses Vertrauen in alle kommenden Regierungen zu setzen, denen durch dieses Gesetz die Handhabe geboten wird, über die Wasserrechte der Bewohner ganzer Stromthäler nur nach ihren Ermessen zu schalten und zu walten.

Dieses Gesetz ist ein weiterer Schritt auf dem Wege des Staatssozialismus. Die deutschen Grundbesitzer dürfen fürchten, daß, nach Verstaatlichung der Wasserrechte, demnächst die Verstaatlichung des Grund und Bodens folgt. Daß den Kräften, die den Gesetzentwurf bearbeitet haben, diese Idee der Verstaatlichung der Wasserrechte vorgeschwebt hat, geht unzweifelhaft aus dem Umstande hervor, daß der Gesetzentwurf in seiner Ausführung aus thatsächlich nichtigen Gründen die Anlage von Wasserbüchern, in denen die jetzt vorhandenen, auf irgend einen Rechtstitel sich gründenden Wasserrechte fixiert werden, abgelehnt hat. In anderen Staaten, wo man mit neuen Wassergesetzen vorgegangen ist, sind solche Wasserbücher angelegt worden, und zwar zum Segen der bestehenden Rechte; so in unserem Nachbarstaate Oesterreich. Die Folge von der Nichteinführung der Wasserbücher wird die sein, daß die bestehenden Rechte über kurz oder lang angefochten werden, und daß dann der zu Gericht sitzende Wassergerichtshof, dem diese Rechte vorgelegt werden, darüber nach seinem Belieben entscheiden wird, da thatsächlich diese Entscheidungen, auch wenn sie die Interessen eines Einzelnen oder die Interessen ganzer Gegenden schädigen sollten, nicht mit Erfolg angefochten werden können.

Diese Gerichtshöfe sollen demnächst zusammengesetzt werden aus dem Oberpräsidenten als Vorsitzenden, aus einem technisch gebildeten und aus einem juristisch gebildeten Präsidialrat als Beisitzenden und aus vier Mitgliedern, welche vom Provinzial-Landtage erwählt werden sollen.

Man sehe sich die Zusammensetzung der Provinzial-Landtage an und man wird leicht begreifen, daß mindestens eins dieser erwählten Mitglieder vorausichtlich in einem gewissen Abhängigkeitsverhältnisse dem Oberpräsidenten gegenüber stehen wird, und damit wird dann das Verdict des Oberpräsidenten in den Wassergerichtshöfen zu einem absolut maßgebenden.

Somit werden die gesamten bestehenden Wasserrechte in die Hand des Oberpräsidenten gelegt. Der noch zulässige Rekurs gegen den Bescheid des Wassergerichtshofes an den Minister wird wertlos, da der Minister mit seinem Oberpräsidenten zusammen die höchste Regierungsgewalt bildet und doch nicht angenommen werden kann, daß diese höchsten Regierungsgewalten in prinzipiellen Rechtsfragen nicht einig sein werden.

Wir sind nun der Ansicht, daß die Regierungsmitglieder, welche den Entwurf des neuen Wassergesetzes gemacht haben, im wesentlichen auf dem Standpunkte stehen, die Regierung müsse am besten wissen, was ihren Unterthanen frommt, und ihr müsse es daher überlassen bleiben, alle Wasserfragen nach ihrem besten Ermessen zum Wohl der Unterthanen zu entscheiden.

Wenn die Erwerbsfaktoren Landwirtschaft, Handel und Industrie erstens gleiche Wasserrechte besessen hätten, und wenn ihre Rechte mit gleichem Verständnis in den Regierungskreisen vertreten würden, und wenn wir überall nicht in dem Zeitalter der volkswirtschaftlichen Umgestaltung lebten, dann wäre es möglich, daß der deutsche Bauernstand sich mit einer derartigen Auffassung einverstanden erklären könnte. Diese Voraussetzungen sind aber nicht gegeben; das älteste und nächste Recht am Wasser hat der Grundbesitz und die Landwirtschaft. Dafür ist im neuen Gesetz kein Verständnis. Das Gesetz tritt nach verschiedenen Seiten für die Industrie zu ungunsten der Landwirtschaft ein. Das entspricht nicht unseren Rechtsanschauungen. Die Regierung ist nicht unfehlbar, unsere Geschichte zeigt, daß auf volkswirtschaftlichem Gebiete in verhältnismäßig kurzen Perioden die aller verschiedensten Strömungen zur Geltung gekommen sind; bald haben wir mit Freihandel, bald mit Schußzoll zu rechnen gehabt; bald hat die Industrie, bald der Welthandel im Vordergrund gestanden.

Die Landbau treibende Bevölkerung muß fordern, daß der neue Wassergesetz-Entwurf nicht Gesetz wird. Dazu muß sie sich als Interessentengruppe einigen und ihre bestehenden Wasserrechte verteidigen gegen dieses Gesetz, welches für die Interessen des Landbaues so wenig Verständnis zeigt, daß man kaum glauben kann, daß die Stimmen der Grundbesitzer bei seiner Herstellung mit zur Geltung gekommen sind.

Bisher war die gesamte Ausnutzung der kleinen Gewässer fast allein im Besitze der Bodenproduktion. Bei der Ausnutzung der schiffbaren Flüsse und Ströme traten die Interessen des Handels in den Vordergrund, und erst in zweiter Linie konnte die Ausnutzung des Wassers von der Landbau treibenden Bevölkerung in Anspruch genommen werden.

Dieses Verhältnis hat nun aber dazu geführt, daß im Laufe unseres Jahrhunderts die Stromrinnen zusammengezwängt, von der Mündung bis zum Oberlande so ausgetieft sind, daß manche, früher fruchtbare, mit Gräsern bestandene Weidesflächen anfangen, Steppen und Heidepflanzen zu erzeugen; wir verweisen dabei auf die Emsgegenden. In den Weser-, Aller- und Leinemarschen, für die wir hier eingetreten sind, breitet sich auf den höher gelegenen Marschflächen die Steppenflora (Wiesen-Unkräuter) immer weiter aus. Die befruchtenden Winterfluten sind durch die Austiefung der Stromrinnen fast ganz verschwunden.

Die Gras- und Futtererträge gehen zusehends zurück. Durch die von der Stadt Bremen für die Schifffahrt mit so großem Erfolge durchgeführte Vertiefung der Unterweser hat eine neue Senkung des Wasserpiegels bis zur Allermündung herauf stattgefunden, sodaß die Zustände für die Wesermarschen beginnen, zu einer wahren Kalamität zu werden. Die Verfasser des neuen Wassergesetzes scheinen von diesen traurigen Verhältnissen, in

welche die angewandte Strombautechnik den Landbau gestürzt hat, keine Ahnung zu haben. Im Gegentheil, sie bedrohen die Landwirtschaft mit neuen verderblichen Maßnahmen. Der Gesetzentwurf legt die Grundlage zur Anlage von riesigen Sammelbassins in dem oberen Gebiet der Flüsse, nicht im Interesse der Landwirtschaft, sondern im Interesse der Industrie, um die Wasserkräfte ausnutzen zu können.

Wenn diese Anlagen die Interessen des Landbaues unberührt ließen, so dürften wir uns dieselben wohl gefallen lassen, aber die Anhäufungen solcher Wassermassen in den oberen Stromgebieten bilden zugleich eine stets drohende Gefahr für den Landbau der Stromthäler.

Wenn irgend welche Naturereignisse, wie Wolkenbrüche oder Schneehäufungen, in den Berggeländen zu Damnbrüchen führen, so würden dann die unterhalb liegenden Stromthäler mit reißenden, verheerenden Wasserfluten überstürzt werden. Noch vor wenigen Jahren sind infolge von Damnbrüchen in den Industriebezirken Virginiens, wo man ja auch große Wasserbassins aufgestaut hatte, ganze Städte und Dörfer fortgespült. Diese Thatsache liefert uns die ernstesten Belege dafür, daß der Landbau der Stromthäler solche noch nicht dagewesene Wasseranlagen mit der größten Vorsicht zu prüfen hat, um sich vor späterem Unheil zu schützen. Die Landwirtschaft in den Stromthälern fordert die Wasserstauungen in den Stromrinnen. Sie hat das Recht dazu, da die künstliche Senkung der Ströme durch staatliche Anlagen nur im Interesse der Schifffahrt, zu ungunsten der Landwirtschaft erfolgt ist.

Wenn nun aber der Entwurf des preußischen Wassergesetzes von den Kreisen, welche den Handel und in erster Linie die Industrie vertreten, mit großen Hoffnungen für die Zukunft entgegengenommen ist, so hat man aber auch selbst in diesen Kreisen Anstoß an der hochbureaukratischen Form genommen, in der es ans Licht getreten ist. Man möchte es in einem einfachen bürgerlichen Kleide und nicht in dem Talare des Rechtsanwaltes, in dem es sich uns präsentiert, empfangen.

Einen weit schlimmeren Eindruck hat das Gesetz auf die Grundbesitzer in den westlichen Provinzen gemacht.

Fürst Bismarck verriet in einer vertraulichen Stunde an eine Anzahl von Freunden, die vor Jahresfrist in Friedrichsruh um ihn versammelt waren, daß der in Preußen vorhandene Bureaukratismus eine der bedenklichsten Erscheinungen im preußischen Staatsleben sei, der auch ihm viele Schwierigkeiten bereitet habe. Dieser Ausspruch des Fürsten Bismarck birgt eine historische Grundwahrheit, die uns in dem Entwurf des preußischen Wassergesetzes frappierend entgegentritt. Die Grundbesitzer mit ihren bisherigen Wasserrechten die sind es, welche dieses Gesetz bindet und sie mit samt ihren Rechten wehrlos und rückhaltslos dem Staatsbureaukratismus ausliefert.

Es liegt uns übrigens fern, die Kritik des Gesetzes so weit auszu-
dehnen, um dasselbe für Handel und Industrie bemängeln zu wollen.

Diese Kreise erfreuen sich in dem öffentlichen und staatlichen Leben einer ganz anderen und besseren Vertretung, als wie der Grundbesitz und die Landwirtschaft. Wir wollen hier nur die Gesetzes-Paragrafen ins Auge fassen, welche den Interessen des Grundbesitzes und der Landbau treibenden Bevölkerung als Recht und Existenzfragen gefahrdrohend werden können. Das Gesetz sagt nun in seiner Begründung Seite 82:

„Was insbesondere die Bedürfnisse der Landwirtschaft anlangt, so sei daran erinnert, daß bei der fortschreitenden Intensivität ihres Betriebes die Bestrebungen für die Ent- und Bewässerung ertragloser oder wenig ertragreicher Bodenflächen in den letzten Jahrzehnten eine besondere Bedeutung gewonnen haben. Diese Bestrebungen verdienen umsomehr die kräftigste Unterstützung der Gesetzgebung, als die Landwirtschaft vermöge der Ungunst der Zeiten jetzt mehr wie früher darauf angewiesen ist, mit allen Mitteln auf eine gesteigerte Ertragsfähigkeit des Grund und Bodens hinzuwirken. Andererseits haben die verheerenden Überschwemmungen des letzten Jahrzehnts das Bedürfnis nach einem besseren Hochwasserschutz für weitere Gebiete fruchtbaren Landes immer dringender hervortreten lassen. Die gewaltigen Fortschritte, welche die Industrie in den letzten Menschenaltern gemacht hat, berühren das Gebiet der Wasserwirtschaft vornehmlich in zwei Punkten.

Einmal hat die Ableitung der Abwässer der Fabriken und Bergwerke in die Wasserläufe eine früher ungeahnte Bedeutung gewonnen, wobei die vielfach sich entgegensetzenden Interessen der Hygiene, der Industrie, der Landwirtschaft und der Fischerei der sorgfältigsten Abwägung bedürfen.

Alsdann ist die Ausnutzung der billigeren Wasserkraft zu Triebwerkszwecken, namentlich nach den neueren Fortschritten auf dem Gebiete der Elektrotechnik, immer mehr in den Vordergrund getreten.

Nach keiner dieser Richtungen genügen die vorhandenen Vorschriften über Unterhaltung und Benutzung der Wasserläufe ausreichend dem Bedürfnisse.“

Diese Art liebevoller Erklärungen machen auf die Grundbesitzer der Provinz Hannover nicht den geringsten Eindruck.

Hannover hat das Ent- und Bewässerungsgesetz von 1847, das den Bedürfnissen der Provinz sehr wohl angepaßt war, wie das Gesetz über Bildung von Ent- und Bewässerungs-Genossenschaften, das sogar jetzt mit in den Entwurf zum preussischen Wassergesetz übergegangen ist.

Die Landwirtschaft der Provinz Hannover fühlt sich viel wohler und kommt mit dem, was sie besitzt, außerordentlich viel weiter, als wenn wir mit einem solchen Wassergesetze beglückt werden sollten, das auf den Leib des großen preussischen Staatskörpers zugeschnitten ist und für das die Grundbesitzer im deutschen Westen weder Verständnis noch Sympathie fühlen.

Wenn dann aber von den Bedürfnissen gesprochen wird, die Abflüsse der Bergwerke zu regeln, so müssen wir Grundbesitzer doch darauf hinweisen, daß, wenn die Bergwerke mächtige Solquellen oder sonstiges der Pflanzenvegetation schädliches Wasser aus ihren Schächten herauspumpen, es lediglich ihnen überlassen bleiben muß, diese für den Landbau schädlichen Gewässer entweder in der Erde zu lassen, oder sie so unterzubringen, daß sie den Landbau nicht schädigen.

Anmerkung.

Als vor mehreren Jahren das der Marienhütte gehörende Bergwerk Riesberg mit seinem Solwasser die ganzen Haasewiesen zu verderben drohte, da hat es sich genügend gezeigt, mit welcher Mißachtung die Industrie über die Interessen der Landwirtschaft zur Tagesordnung überzugehen gedachte.

Der Schutz, den dieser Gesetzesentwurf der Landwirtschaft angeeignet lassen will, erscheint doch außerordentlich fraglich.

Von einer Abwägung von Nutzen und Schaden zwischen Bergbau und Landbau kann in solchen Fällen gar keine Rede sein. Eine Entschädigung auf gesetzlichem Wege von demjenigen Teile, dessen Schaden geringer ist, als wie der Vorteil des anderen, so wie ihn dies Gesetz unter anderen in der Wasserbenutzungsfrage vorsieht, ist ein unerhörter Bruch des alten deutschen Rechtes, das wir bewahren und erhalten müssen, wenn das deutsche Volk nicht in direktester Weise dem Sozialismus in die Arme getrieben werden soll. Bestehende Rechte und Besitze können, soweit sie nicht den Verkehr und das allgemeine Staatswohl berühren, nur durch freihändigen Verkauf erworben werden. Trotzdem ist der Staat verpflichtet, den armen Bauern den reichen Bergwerksbesitzern gegenüber in seinem Eigentum zu schützen.

Der Landbau kann und darf sich nicht auskaufen lassen durch eine Industrie, auf deren Dasein das Bestehen oder Nichtbestehen der Nation nicht aufgebaut werden kann. Den deutschen Bauern hat unser Herrgott auf seine Scholle gesetzt. In seiner Hand liegt die Pflugschar, durch die das deutsche Vaterland ernährt wird, in seiner Hand liegt aber auch das Schwert, das es verteidigt. Inwiefern dieses Gesetz das Wohl des Bauernstandes recht väterlich im Auge hat, illustriert sich aus folgender Zusammenstellung. Der Bauer, der Düngerstätten anlegt und dann mit dem Abzuge dieser Düngermassen oberirdische oder unterirdische Wasserzüge verunreinigt, wird mit schwerer Strafe bedroht. Die Bauern im deutschen Norden und Westen haben sich Gott sei Dank zu einer Intelligenz durchgerungen, um solche Dinge lächerlich erscheinen zu lassen. Ob diese Bestimmungen für die polnischen und ostpreussischen Landesteile noch eine Bedeutung haben, vermögen wir nicht zu sagen. Dem gegenüber ist es aber doch eine bekannte Thatsache, daß die Großstadt Hannover, die bald $\frac{1}{4}$ Million Einwohner besitzen wird und mit ihrer Kanalisation bald fertig ist, ihre gesamten

Kloaken samt vielen giftigen Fabrikabfällen dem Bette der Leine zuführt. Daß dieser Umstand das Leinewasser für Menschen und Vieh zum Baden und zum Trinken widerlich und gesundheitschädlich macht, glauben wir kaum bezweifeln zu können, da es sich ja mit größerer Bestimmtheit ausrechnen läßt, wie viel von diesen Substanzen in jedem Quart Stromwasser bei niederem Leinewasserstande vorhanden ist.

Das neue Wassergesetz legt diese Dinge in die Hände der Regierung. Die Regierung hat aber nun bereits auf eine Reihe von Jahren der Stadt Hannover die Erlaubnis erteilt, die Kloaken in die Leine zu entleeren. Die bereits reduzierte Fischerei wird gänzlich dabei zu Grunde gehen, und wenn das Leinewasser bodenwirtschaftlich ausgenutzt werden könnte, so wären derartige nebensächliche Schäden leicht zu verschmerzen.

Das neue Wassergesetz hat aber, wie in der Erläuterung klar ausgesprochen wird, andere Ziele im Auge, es will die Wasserkräfte der Elektrotechnik dienstbar machen.

Wir Landbauern werden dann mit unserer landwirtschaftlichen Nutzung in den Hintergrund gedrängt, da uns die Herren Techniker sofort beweisen werden, daß die Ausnutzung der Wasserkräfte für die Elektrotechnik viel einträglicher ist, als die Düngstoffe des Leine- resp. Aller- und Weserwassers durch Stau- und Rieselanlagen für die Landwirtschaft nutzbar zu machen. Von den Rechten der Grundbesitzer in den Stromthälern, das Stromwasser in erster Linie ausnutzen zu dürfen, weiß dieses Gesetz nichts zu sagen. Nach diesem Gesetze würde der Besitzer des Wassers der sein, der es zur Zeit am vorteilhaftesten ausnutzen kann. Es überträgt die Besitzrechte mit leichtem Herzen der großartig aufblühenden Elektrotechnik. Auch dieses würden wir Landwirte mit in den Kauf nehmen, da die Summe der Wasserkräfte, die wir in den Strömen besitzen, eine so großartige ist, daß bei Befriedigung der landwirtschaftlichen Interessen doch noch ungemessene riesige Massenkräfte für die Elektrotechnik über bleiben werden.

Das Gesetz hat aber einen anderen Hinterhalt; es ermächtigt den Staat, zu staatlichen Zwecken, also in erster Linie zur Füllung der großen Binnenlandkanäle, unsere Ströme einfach abzuleiten. Bei uns würden die Leine und die Weser einen Teil ihrer Gewässer an den Rhein-Elbe-Kanal und durch diesen an die Elbe abgeben müssen. Aber auch hier könnte geholfen werden. Es könnte das Wasser aus den Strömen entnommen werden, wenn die Politik unserer Wasserwirtschaft, wie sie heute thatsächlich vor uns liegt, eine andere werden würde. Nach dieser Politik sollen die großen Binnenlandkanäle erbaut werden, unsere großen Ströme sollen zur Füllung dieser Kanalbecken einen Teil ihres Wassers hergeben, ohne daß zuvor ein Regulativ für unsere Wasserwirtschaft geschaffen ist.

Dies Regulativ müßte die Kanalisierung unserer Ströme zur Grundlage haben und hier in unserer Provinz würde es sich um die Kanalisierung der Weser, Aller und Leine handeln. Unser allergnädigster Kaiser sprach im Jahre 1889 zu dem Rektor der Technischen Hochschule zu Hannover die einsichtsvollen Worte: „Ein Volk, das in hoher Kultur steht, soll auch eine gute Wasserwirtschaft haben“, und dieser von höchster Stelle ausgesprochenen Einsicht müssen wir vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus Rechnung tragen.

Dieser volkswirtschaftliche Standpunkt findet darin seinen Ausdruck, daß wir zunächst unsere Ströme kanalisieren zu Nutz und Frommen der Binnenschifffahrt und der Verkehrserleichterung, zu Nutz und Frommen des Landbaues, zum Segen der Kraftausnutzung, die die Elektrotechnik im Stande ist, für die Verkehrsverhältnisse und Industrie sich dienstbar zu machen.

Hat man über diese Fragen vom staats-erhaltenden und vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus nur eine irgendwie klärende Übersicht gewonnen, dann ist es außer Zweifel, daß die Politik unserer Wasserwirtschaft nur dazu führen kann, als nächsten Fortschritt die Kanalisierung unserer Ströme anzustreben. Hier sind Wehr und Schleusen die Regulatoren, die im Interesse von Handel, Landbau und Industrie der beispiellosen Wasservergeudung ein Ziel setzen müssen. Auf diesem Wege können wir mit Leichtigkeit die zur Füllung der Überlandkanäle nötigen Wassermengen ohne Schädigungen der Stromgebiete abgeben.

Hier wird die rechte Grundlage gelegt, um unsere Volkswirtschaft nach allen Seiten hin zu stützen und zu heben, und zur Erreichung dieser Grundlage bedarf es nur eines Bruchteils des Kapitals und der Arbeitskraft, die zur Schöpfung der großen Binnenlandkanäle notwendig sind.

Wie es überall möglich gewesen ist, in der Politik unserer Wasserwirtschaft die Erbauung der Binnenlandkanäle der Kanalisierung unserer Ströme, aus denen die Kanäle erst gefüllt werden sollen, vorausschicken zu wollen, das liefert nur den Beweis, daß unsere Wasserwirtschaft von Gruppen beeinflusst worden ist, die einseitig die Interessen der Industrie zu vertreten gedenken, ohne unsere Staats- und Volkswirtschaft zu berücksichtigen und mit kaltem Mute über das Wohl und Wehe des deutschen Landbaues zur Tagesordnung übergehen. Die deutsche Industrie kann ja ihre Arbeiter so billig mit russischem Roggen, mit amerikanischem Speck und australischem Hammelfleisch ernähren. Der Handel verdient daran, die deutschen Landbauer mögen doch zusehen, wie sie fertig werden. Daß wir Grundbesitzer auch Ansprüche auf die Mitbenutzung und Mitausnutzung des Stromwassers machen, das ist in den Augen der industrie-liberalen Partei eine agrarische Unmaßung.

An Euch, Ihr Landbauern und Grundbesitzer in unseren Stromthälern an der Weser, Aller und Leine, sind diese Mahnworte gerichtet.

Seid und bleibt deutsche Patrioten.

Tretet ein für das Wachsen von Handel und Industrie im deutschen Vaterlande; aber vergeßet nicht, daß Ihr und Eure Nachkommen den deutschen Boden als freie Männer und nicht als Heloten der anderen Stände bebauen sollt.

Frei hat unser Jahrhundert den Bauernstand von Feudallasten gemacht, aber diese Freiheit ist bedroht durch die politischen Parteien, welche das Heft der Gesetzgebung in Händen haben, und durch dieselbe die Rechte des Grundbesitzes schädigen und den freigewordenen deutschen Bauern gesetzlich zum unfreien Manne herunterdrücken.

Die Industrie und Kapitalmächte, die Techniker mit ihren Zukunfts-ideen — aus ihrer Mitte stammt der Entwurf zum neuen Wassergesetz; sie alle möchten Milliarden für die Erbauung der Binnenlandkanäle aus Staatsmitteln opfern, aber das berechtigte Interesse unseres Landbaues, die Kanalisierung unserer Flüsse und Ströme, hintenanstellen.

Ihr Bewohner der Stromthäler, scharet Euch fest zusammen. Vertretet Euren Besitz und Eure Rechte an den Strömen und an dem Stromwasser, das ist Eure Aufgabe.

Hier tritt keiner für Euch ein. Hier müßt Ihr zeigen, daß die Vaterlandsliebe Eurer Vorfahren in Euch fortlebt. Behaltet Eure Wassergesetze und Eure Wasserrechte und strebt danach, im Vaterlande eine gute Wasserwirtschaft zu gewinnen, wie das selbst der Wille und Wunsch unseres Kaisers ist.

Schlußwort.

Was wollen wir Bewohner der Stromthäler? Wir wollen unsere alten früher schiffbaren Ströme zu Wasserstraßen gemacht wissen, auf denen die Massengüterverschiebung von den Seehäfen nach den Binnenlandsplätzen zum Vorteil des überseeischen Handels und des Binnenlandverkehrs konkurrenzfähig bleibt mit den Güterfrachten auf den Bahnen. Wir wollen zweitens die durch die Kanalisierung der Ströme entbehrlich werdenden Wassermassen in erster Linie zu Bodenmeliorationszwecken beanspruchen. Wir wollen drittens das Wasser, das nicht zum Nutzen des Landbaues verwandt werden kann, der Industrie und Elektrotechnik als dritten neu hinzugetretenen Faktor zur Ausnutzung unter staatlich festzustellenden Bedingungen zuweisen.

Wir wünschen, daß diese Forderungen staatsseitig durch die Handelskammern, durch die Königliche Landwirtschaftsgesellschaft, durch eine Kommission befähigter Techniker auf die von ihnen zu erwartenden Nutzefekte in ihren Sondererscheinungen gründlich geprüft werden, um auf Grund dieser Zusammenstellung die Summa der Vorteile, die unsere Volkswirtschaft zunächst hier aus der Kanalisierung von Weser, Aller und Leine zu erwarten hat, abschätzen zu können. Wir richten diese Bitte an die Ministerien der Landwirtschaft, des Handels, der öffentlichen Arbeiten und der Eisenbahnen, damit die volks- und staatswirtschaftlichen Interessen bei so einschneidenden Fragen in rechter Weise gegeneinander abgewogen werden. Wenn diese Untersuchungen zu dem zweifellosen Resultate führen, daß die Kanalisierung der Ströme für die Staats- und Volkswirtschaft ein höheres Interesse darstellt, als man dies von der Erbauung der Binnenlandkanäle erwarten darf, dann möchten wir beantragen, der Kanalisierung unserer Ströme das Prioritätsrecht gegenüber der Erbauung der Binnenlandkanäle einzuräumen.

Wir Grundbesitzer aus den Stromthälern richten an die Großstadt Hannover, die einem Königreiche seinen Namen geben konnte, und an die Bürger der alten Groß- und Handelsstadt Bremen, die stolz sein darf auf die Bürgertugenden, die sich in der großartigen Opferwilligkeit für die Erhaltung der Weserschiffahrt bekundet hat, die Aufforderung: Erhaltet die alten Wasserwege in den Stromthälern!

Diese Aufforderung richten wir auch an Euch, ihr Bürger der Mittel- und Kleinstädte am Weser-, Aller- und Leinestrande. Wir wollen eure Namen nicht verschweigen; denn jede Stadt, jeder Uferort ist berufen, das Werk der Kanalisierung zu unterstützen und zu fördern. Linden, das älteste Dorf, die neueste aller Fabrikstädte; Minden, die alte Bischofsstadt; das frisch aufblühende Hameln, die Mittelweserstadt; das herrlich in Bergen gelegene Münden, der Knotenpunkt von Weser, Werra und Fulda. Das uralte Verden auf der Stromgabel von Aller und Weser mit seinem mächtigen Dome. Das zur Fabrikstadt anwachsende Nienburg; das freundliche Holzminden mit seinen Schleifmühlen am Sollinghange; Hoya, das alte Grafen- nest; Hinteln, der Weserhafen der Schaumburgschen Grafschaft; Blotho, das von Bergen umkränzte; Bodenwerder, das frühere vom Strom umflossene; Hörter und Corwei, die älteste christliche Abtei am Weserstrande. Polle mit dem verfallenen Grafenschloß der Ebernsteiner. Der Hafen, den Land- graf Karl einst für die Hessen auf dem Weserströme baute und ihn nach seinem Namen nannte; Brakel und Bebrungen im Oberlauf der Weser; Thebinghausen im Niederlande der Weser; das kleine Rethem zwischen Alge und Aller; Ahlden, einst an der Leine gelegen, jetzt nach der Aller benannt, und endlich die am Leineufer erbaute Neuestadt mit dem Zunamen am Rübenberge.

Ihr Städte und Flecken groß und klein, ihr alle habt eine Geschichte, hängt mit den Strömen zusammen, an deren Ufern ihr erstanden seid.

Ihr alle tretet mit uns zusammen zur Durchführung einer guten Wasserwirtschaft in unseren Stromgebieten und laßt uns den Grund dazu legen durch die Kanalisierung unserer Flüsse, die imstande ist, Handel und Verkehr, Landbau und Viehzucht, Gewerbe und Industrie einen so mächtigen Impuls zum Fortschritt in dem gesamten Gebiete unserer weiteren Stromthäler zu geben. Wir erklären hier, daß wir nicht etwa Feinde des Mittellandkanals und der sonstigen Binnenlandkanäle sind, aber wir wollen die Wohlthat, die uns der Himmel durch die fließende Welle in den Strömen gegeben hat, erhalten und ausbeuten, den Kulturfortschritten entsprechend, auf die unser Zeitalter das deutsche Volk erhoben hat. Haben wir dieses Ziel erreicht und zeigt es sich, daß die Güterbewegung von Osten nach Westen der großen Binnenlandkanäle bedarf, wächst unter Gottes Segen der Wohlstand im deutschen Vaterlande, um über die Mittel und Kapitalien, die für die Erbauung der Binnenlandkanäle notwendig sind, verfügen zu können, dann würden wir es für ein Verbrechen am Vaterlande erachten, solchen großen Unternehmungen kleinlicher Bedenken wegen entgegenzutreten.

Solange wir unsere Ströme aber noch nicht kanalisiert haben und damit die nötigen Hilfsquellen, die sich unserer Volkswirtschaft daraus erschließen, tot liegen lassen, müssen wir die frühere Erbauung der Binnenlandkanäle als ein Unglück für den Haushalt unserer Nation ansehen.

Wir Deutschen, ob wir auf der Scholle den Pflug führen, ob wir am Steuer der Schiffe die Wogen durchkreuzen, ob wir in den Städten wohnen oder auf dem Lande leben, wir sind ein Volk und die Volkswohlfahrt muß das Ziel unserer volkswirtschaftlichen Unternehmungen sein und bleiben.

Die Volkswohlfahrt, wenn sie sich naturgemäß entwickeln soll, fordert als Prioritätsrecht die Kanalisierung unserer Flüsse und Ströme dem Bau der Überlandkanäle gegenüber.

Nur allein auf diesem Wege ist es möglich, in Nordwestdeutschland zu einer Wasserwirtschaft zu kommen, die wir als eine gute bezeichnen können.

Dieses Ziel erreichen zu helfen, war die Aufgabe unserer bescheidenen Arbeit.

Nachschrift.

Der Herr Oberbaudirektor Franzius hatte in freundlichster Weise mir seinen im Jahre 1892 in Bremen und Hannover gehaltenen Vortrag über die verschiedenen, nach seiner Ansicht in Frage kommenden Wasserwege zwischen diesen beiden Städten zur Verfügung gestellt. Es ist jedoch nicht sein Wunsch, daß dieser Vortrag heute noch zum Abdruck gebracht wird, da inzwischen sich eine Reihe von Verhältnissen anders gestaltet hat.

Der Herr Oberbaudirektor Franzius ist gegen die Kanalisierung von Aller und Leine, er will von der Weser aus Hannover durch Überlandkanäle erreichen.

Wir Bewohner der Stromthäler stehen auf entgegengesetztem Standpunkte. Wir wollen die alte Wasserstraße durch Kanalisierung von Aller und Leine erhalten wissen; wir sind daher gezwungen, eine Kritik an den ausgesprochenen und begründeten Ansichten des Oberbaudirektor Franzius zu üben. Wir versichern jedoch, daß unsere Hochachtung vor den ausgezeichneten Verdiensten dieses begabten Wasserbautechnikers keinen Augenblick in Frage kommt; es handelt sich hier nur darum, daß jeder in seinen Kreisen seinen Standpunkt in korrekter Weise darlegt.

Der Herr Oberbaudirektor vertritt als Angestellter der Stadt Bremen allein die handelspolitische Seite, wir hingegen vertreten den volkswirtschaftlichen Standpunkt und damit auch die Interessen der Grundbesitzer bei der Kanalisierungsfrage *audiatur et altera pars*.

Bei den vom Herrn Oberbaudirektor Franzius besprochenen drei Wasserwegen zwischen der Seestadt Bremen und der Großstadt Hannover hat der Wasserweg über Weser, Aller und Leine betreff der Kostenveranschlagung eine entschieden zu ungünstige Beurteilung erfahren: Es liegt auf der Hand, daß die Kanalschleusen und Wehre an der Leine, die doch nicht den vierten Teil der Wassermasse führt, wie die Weser bei Mienburg besitzt, mit 800 000 Mk. außerordentlich viel zu hoch gegriffen sind und daß wir uns sehr wohl bei der Leine auf die Erfahrungen stützen können, die bei der Kanalisierung der Unter-Ems und dem Ems-Häfenkanal gemacht worden sind.

Nun hat aber zweitens der Oberbaudirektor Franzius die notwendigen Schleusen von Aller und Leine, etwa 20 an der Zahl, offenbar viel zu hoch gegriffen.

Bei Hannover liegt die große Scheitelhaltung des Binnenlandkanals immer 25 Fuß über dem mittleren Wasserstand der Leine, also sind damit von Hannover bis Verden 25 Fuß Gefälle weniger zu überwinden, als auf dem Wasserwege Verden über Nienburg nach Lindhorst.

Dieses 25 Fuß größere Gefälle soll aber nun in dem Binnenlandkanal von Nienburg nach Lindhorst mit zwei Hebewerken und fünf Schleusen bei einem Gefälle von 38 Meter überwunden werden. In der Weser von Verden bis Nienburg sollten dann aber nur fünf Schleusen gelegt werden. Wenn wir nun also das eine Hebewerk dafür in Anspruch nehmen, die Hubhöhe von dem Leine- bezw. bis zu dem Kanalspiegel zu überwinden, so würde man auch imstande sein, mit zehn Schleusen und einem Hebewerk das Gefälle in Aller und Leine zu überwinden, wenn es möglich wäre, die obere Leine an irgend einem Punkt zu der Hubhöhe aufzustauen, die das zweite Hebewerk zu überwinden hat. Es soll hier also offenbar dieses eine Hebewerk dieselbe Höhe überwinden, wie es bei der Kanalisierung von Leine und Aller durch zehn weitere Schleusen geschehen soll. Wir dürfen diese zehn Schleusen sehr wohl auf fünf reduzieren, wie ich das auch in meiner Berechnung gethan habe. Daß die Kosten der Leine-Kanalisierung, abgesehen von den kostspieligen Schleusenanlagen, zu hoch gegriffen seien, haben wir schon vom landwirtschaftlichen Standpunkte aus dargelegt; wir wollen nur noch anführen, daß im Leine- und Allerthal bei einer Gesamtdurchstichlänge von 20 Kilometer das Kanalterrain 450 bis 500 Morgen betragen würde, dahingegen die Flächen der toten Stromrinnen das Doppelte also 900 bis 1000 Morgen und darüber enthalten werden. Wenn wir nun annehmen, daß die Erdmassen aus den Durchstichen sofort wieder in die toten Stromrinnen abgelagert werden und damit eine gleiche Fläche ausgedeckt werden würde, so würden mit diesen Grundstücken die für das Kanalsystem zu expropriierenden Grundbesitzer mehr wie reichlich entschädigt werden können. Es würden dann immer noch 400—500 Morgen Stromrinne überbleiben, um verkauft oder gegen Inkonvenienzen umgetauscht zu werden. Durch diese gezeigten Thatfachen wird sich die Kanalisierung der Leine und Aller der Anlage eines Überlandkanals gegenüber außerordentlich billig stellen.

Daß der Herr Oberbaudirektor Franzius nun aber von den unendlich großen Vorteilen, die die Kanalisierung von Aller und Leine für die Stromthäler haben werden, keine Ahnung hat, dafür können wir ihn nicht verantwortlich machen; er steht nur im Dienste der freien Stadt Bremen und ist ja kein Bodenmeliorations-Techniker. Er ist ein friesischer Kopf, der im Riesenkampfe mit den Elementen hart geworden ist gegen die Not des Volkes, das auf sicherer

Geest sein spärliches Brod haut. Aber nach einer anderen Seite können wir dem Herrn Oberbaudirektor einen gewissen Vorwurf nicht ersparen, er besteht darin, daß es außer den drei vom Herrn Oberbaudirektor Franzius gezeigten Wasserwegen zwischen Bremen-Hannover noch eine ganz andere Kombination giebt und daß durch diese Kombination der kürzeste Weg hergestellt ist, daß zweitens die Herstellung dieses Weges zwischen Hannover und Verden nur zehn Schleusen und ein Hebewerk bedarf, also auch für den Schiffsverkehr die geringsten Hindernisse bietet, also vom Standpunkte der Wasserstraße die größten Vorzüge hat, und daß drittens dieser Wasserweg der allerbilligste sein wird. Wenn man nun vom Standpunkte der Handelspolitik diesen sehr nahe liegenden Fall noch gar nicht ins Auge gefaßt hat, so liefert uns das nur den Beweis, daß unsere ganzen Kanalfragen noch lange nicht gründlich genug untersucht sind, um zu einem abschließenden Urtheil gediehen zu sein.

Wir halten hier es nicht an der Zeit, diese vierte Kanal-Kombination zu vertreten, da sie vom bodenwirtschaftlichen Standpunkte aus nicht die Bedeutung besitzt, welche die Stromthäler an der Kanalisierung von Aller und Leine durch eine einfache Kanalisierung der alten Stromrinne haben. Nur dann, wenn der Rhein-Elbe-Kanal überhaupt gebaut wird und dem gegenüber eine Kanalisierung von Aller und Leine vertagt werden sollte, dann würden wir es für angemessen erachten, die billigste und kürzeste Wasserstraße zwischen Bremen und Hannover in den Vordergrund treten zu lassen, da dieselbe immerhin noch für den Landbau ein unendlich viel größeres Interesse besitzt, als ein Seitenkanal von Nienburg nach dem Mittellandkanal, der nicht imstande ist, einen Tropfen Wasser abgeben zu können, weil der Mittellandkanal, aus dem er gespeist wird, selbst an Wassermangel leidet. Bis dahin halten wir fest an der Kanalisierung von Leine, Aller und Weser, als einer Aufgabe im Dienste unserer Volkswirtschaft.



Druck von Aug. Eberlein & Co., Hannover.

S. 611

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

U 31545
L. inw.

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000298292